

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

CARPETA Nº 318 DE 1995

COMISION DE PRESUPUESTO integrada con HACIENDA

DISTRIBUIDO Nº 541 DE 1995

NOVIEMBRE DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

PRESUPUESTO NACIONAL - Ejercicio 1995 - 1999

Versión taquigráfica de la sesión del día
11 de noviembre de 1995

A S I S T E N C I A

Preside	: Luis B. Pozzolo
Miembros	: Jorge Gandini, Reinaldo Gargano, Rafael Michelini, Wilson Sanabria y Helios Sarthou
Integrantes	: Danilo Astori, Daniel Cairo, Alberto Couriel, Hugo Fernández Faingold, Luis Hierro López, Pablo Iturralde y Luis Eduardo Mallo
Concurren	: Senadores: Marina Arismendi y Albérico Segovia; Secretario y Prosecretaria de la Cámara de Senadores, Jorge Moreira Parsons y Quena Carámbula, respectivamente, y Director General de Comisiones Pedro Pablo Andrada
Invitados	: Por el Instituto Nacional de Colonización, Presidente y Miembros del Directorio, Rodolfo Cambiaso, Alexis Bonnahon y Enrique Vives, respectivamente; Gerente General José Enrique Claramunt y Asesor Letrado doctor Elbio López Roca; por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ministro, Subsecretario y Directora General de Secretaría, ingenieros Lucio Cáceres y Conrado Sorrentino, y doctora María Laura Rey, respectivamente; Directores de Hidrografía, ingeniero Luis Loureiro y Vialidad, ingeniero Agustín Aguerre; asesores: contador Rafael Chileski y doctor Naome Goldberg; por la Contaduría General de la Nación, contadora Nélida Dieguez
Secretarios	: Rodolfo Caimi y Raquel Suárez Coll
Ayudantes	: Juan F. Negro y María José Morador

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 40 minutos.)

En nombre de la Comisión, la Mesa da la bienvenida a los miembros del Directorio del Instituto Nacional de Colonización quienes, a través de un mensaje remitido el 9 de noviembre, solicitaron ser recibidos, a los efectos de realizar consideraciones a propósito de los artículo 579 a 583 del proyecto de presupuesto votado en la Cámara de Representantes.

Le concedemos el uso de la palabra al señor Rodolfo Cambiaso, Presidente del Instituto Nacional de Colonización, quien a medida que lo considere conveniente podrá solicitar la intervención de los demás miembros que lo acompañan.

SEÑOR CAMBIASO.- En primer lugar, agradecemos profundamente la deferencia que ha tenido esta Comisión del Senado al recibirnos en el día de hoy. Para nosotros, representa un gran honor.

En segundo término, quiero indicar que los motivos que nos han llevado a solicitar esta entrevista se relacionan con un tema que para nosotros es de fundamental trascendencia. En caso de prosperar un planteamiento contenido en varios artículos del nuevo presupuesto quinquenal, cambiaría la filosofía de lo que ha sido la legislación uruguaya en los últimos 50 años con respecto al Instituto Nacional de Colonización. Valga decir que la Ley N° 11.029, en sus lineamientos generales, señalaba algo que, en definitiva, se ha mantenido en el espíritu legislativo y público, en lo que tiene que ver con la distribución de la tierra, su racional cultivo y el bienestar del hombre de campo. Se trata de los tres principios fundamentales establecidos en el artículo 1° de la mencionada Ley.

Antes de cederle el uso de la palabra a quienes me acompañan --que, en esta materia, tienen un mayor conocimiento que quien habla, especialmente en el caso de los asesores letrados del Instituto-- me permito señalar que la Ley N° 11.029 tenía como principio general la no enajenación de las

tierras públicas, en virtud de su destino para satisfacer los intereses públicos, de acuerdo con el concepto de función social de las propiedades agrarias.

Cabe destacar que esta Ley tuvo un particular empuje en los años 1949, 1950 y 1951, lo que determinó que el Instituto pasara a tener muchísimas más hectáreas que las que originariamente poseía el Banco Hipotecario en el área colonizadora. Posteriormente, en 1970, recibió otro gran empuje y, en la actualidad, tenemos 500.000 hectáreas colonizadas.

Creemos que todo el país puede sentirse orgulloso, por lo menos, por la intención que ha guiado esta colonización. Asimismo, no debemos olvidar que el Instituto tiene una enorme perspectiva de futuro, ya que al día de hoy se puede apreciar que se ha revertido una tendencia indeclinable que se venía dando en los últimos decenios, o sea, el traslado de la gente del campo a la ciudad. Los sociólogos se refieren a la ciudad, en este caso, como bomba de succión demográfica. Este hecho, reitero, parecía irreversible; sin embargo, hoy podemos decir que ha cambiado. Todo ello enfatiza aún más la función social y económica del Instituto.

En los años 1985 y 1986 se dictaron dos leyes muy importantes, la N° 15.786, de 4 de diciembre de 1985 y la N° 15.809, de 8 de abril de 1976, a las que se debe agregar un decreto reglamentario de 1990.

En todos se enfatizar la función social que tiene la tierra y la necesidad de su subdivisión, distribuyéndola entre el mayor número posible de ciudadanos que quisieran dedicarse a ese trabajo.

Por otro lado, quiero decir que la Ley N° 15.809, de 8 de abril 1986, establece a texto expreso que se le transferirán al Instituto Nacional de Colonización los bienes inmuebles rurales del dominio privado del Estado que resultaren aptos para los fines de la colonización y no estuvieren afectados a destino específico.

En ese sentido, aquí se ha dado una interpretación

capciosa, de una disposición legal, que debería figurar en el libro de los "récords". Digo esto porque en función de que algunos predios pertenecientes a diversos organismos del Estado estaban afectados a fines específicos, no se podía venderlos al Instituto Nacional de Colonización. Por ejemplo, la Facultad de Derecho tenía tierras afectadas a la crianza de cerdos; la Facultad de Arquitectura contaba con determinadas áreas que estaban destinadas al pastoreo de semovientes y UTE poseía tierras afectadas al cultivo de plantas medicinales. Entonces, en virtud de que estos predios estaban destinados a un cometido específico, se obstaculizaba el trámite de transferencia al Instituto Nacional de Colonización.

A nuestro juicio, esto es un tremendo error interpretativo, porque el destino de esos predios debe estar acorde con la función del organismo estatal de que se trate. Así se terminaría con las divagaciones en cuanto a la interpretación de la ley, por parte de las diversas reparticiones. Si no fuera así, se desvirtuaría una disposición establecida en 1948, reiterada en 1985 y en 1986 y estatuida en el Mensaje del Poder Ejecutivo de 1990.

Por otro lado, en el régimen que se establece en este Proyecto de Presupuesto Nacional nos encontramos con algo que es muy importante para el país y para todos en materia de información. Se dice que todos los Incisos del Presupuesto Nacional dispondrán de un plazo de 120 días, a contar desde la promulgación de esta ley, a los efectos de realizar un inventario de los inmuebles de propiedad estatal, de manera de permitir su individualización y valoración. En el proyecto originario, esto estaba contenido en el inciso primero del artículo 465.

Esta medida es muy importante para nosotros porque nos permite individualizar las tierras públicas que se podrían colonizar. En las Carteras del Instituto hay cantidad suficiente de gente apuntada como para cubrir un vastísimo territorio del país. Contamos con una estructura maravillosa, como es el Instituto Nacional de Colonización, que cuenta con una base técnica, administrativa y de servicios, que está prácticamente inutilizada. Me he permitido comparar al

Instituto con un camión que puede cargar 25 toneladas pero que sólo transporta 1. En consecuencia, se transforma en un instrumento antieconómico que injustamente va perdiendo prestigio porque no tiene los medios para funcionar en forma correcta.

Reitero que constituye un elemento fundamental para el Instituto Nacional de Colonización lo que se plantea en este proyecto de Presupuesto, en el sentido de que 120 días después de aprobado, se va a saber cuántas tierras hay en Cartera. Por ejemplo, esto está computado en el Banco de Seguros del Estado. Tenemos más de 20.800 hectáreas, en algunos casos, en fracciones que llegan a las 5.800, a 1.700 o a 1.900. Podemos dejar en poder de la Comisión una copia del repartido, a los efectos de que los señores Senadores vean de qué manera el Estado obtiene tierras, que fueron pagadas por la sociedad. En el año 1992 había 341.000 hectáreas en las carteras del Banco Central del Uruguay, que ya en aquel momento, debido a los intereses y las moras, eran impagables para los productores o propietarios.

Queremos dejar en claro que este proyecto no ha sido elaborado por la actual Administración del Instituto Nacional de Colonización, sino que fue realizado por la anterior, que era presidida y tenía una mayoría de un partido político contrario al de quien habla. En el referido documento se establece un sistema pragmático, de manera que los productores o los propietarios cuyas deudas no les permiten hacer frente a sus obligaciones, conserven una parcela que les resulte suficiente para trabajar ellos y toda su familia sin problemas por el resto de sus vidas, dedicando el excedente --por ejemplo, si poseían 10.000 hectáreas, se quedan con 800 ó 900-- para ganadería extensiva.

En una parte del articulado del proyecto se dice que los inmuebles no imprescindibles para el desenvolvimiento de los cometidos sustanciales a cargo del Poder Ejecutivo podrán ser enajenados a terceros. Del mismo modo procederán los Directorios y Consejos Directivos de los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados. De acuerdo con la redacción dada a este artículo 582, la ley de don Tomás Berreta, de César Mayo Gutiérrez, de Dardo Regules y de todos aquellos Senadores

que, en 1948, la votaron con énfasis y por unanimidad --porque era la base de la reforma agraria que, a pesar de que nunca se terminó de concretar, tuvo épocas de gran avance en el país-- y todas las otras normas complementarias y concomitantes que no se han cumplido en su cabalidad, evidentemente, quedarían completamente derogadas. Inclusive, se cambiaría la filosofía del Estado, que tiende a realizar una subdivisión racional de la tierra evitando el éxodo rural tan dramático que estamos viviendo diariamente.

Deseo aclarar que hay un interés social fundamental en este tema. El gran drama que ha tenido el Instituto Nacional de Colonización es la exigencia --sin que ello se estatuya en ninguna parte-- de comprar las tierras y que éstas se financien con el producto de las rentas que pagan los colonos. En tal sentido, pregunto a los señores Senadores si en algún lugar del mundo las rentas agrarias pueden compensar el interés del capital, sobre todo, un interés realista y positivo como el que actualmente está en vigor.

De lo expuesto surge que el Instituto Nacional de Colonización se está quedando relegado. A pesar de que se ha ido capitalizado enormemente --porque las 500.000 hectáreas que posee tuvieron picos de valor muy altos-- ahora se encuentra con que debido a la gran oferta de tierras, con lo que antes se compraban 1.000 hectáreas, en la actualidad se pueden adquirir más de 2.500. Además, en el año 1970 --es decir, antes de la dictadura-- en la Junta Departamental de Canelones nos alarmábamos porque había alrededor de 200.000 hectáreas que estaban en manos de extranjeros; sin embargo, los cálculos actuales evidencian que esa cifra llega a 3:500.000 hectáreas. Cabe aclarar que días pasados, en una publicación, se hizo referencia a una cantidad bastante conservadora, de 1:500.000 hectáreas de tierras en manos de extranjeros. Se trata de personas que no vienen, como lo hicieron nuestros abuelos, a radicarse y a constituir una familia, sino que llegan para producir --aparentemente lo hacen bien-- de una manera que es completamente extraña a lo que es la tradición nacional en cuanto a la forma de explotación --sobre todo en el sur-- en lo que tiene que ver con la horticultura y demás.

Por su parte, el INIA constató que en una sola Sección Judicial del departamento de Canelones cabría toda la población económicamente activa del Uruguay dedicada a la agroindustria.

El Instituto Nacional de Colonización está intentando lograr una colonización racional; sin embargo, el artículo que estamos considerando nos cierra el camino en forma definitiva porque, al no poder disponer de tierras, nos encontraremos en una situación de tremenda, con la consiguiente angustia que experimentamos cada vez que debemos adjudicar un terreno. En este sentido, me gustaría que el Senado recibiera información acerca de cómo han sido efectuadas las adjudicaciones de las tierras en los últimos tiempos, lo que crea expectativas a personas con capacidad y con títulos de técnicos agrarios o de lechería. Justamente, el próximo miércoles debemos resolver una de estas adjudicaciones por sorteo o por adjudicación. Esta situación hace que nos sintamos un poco como dioses, porque tenemos que favorecer a unos y dejar fuera a otros que tienen condiciones de grandes productores, avalados por el servicio técnico del Instituto de la manera más amplia, y congruente con lo que es la filosofía nacional de una distribución de la tierra en forma correcta. Entonces, como intérpretes chacareros del tema legislativo, hemos elaborado un agregado a este artículo. A este respecto, vamos a dejar en el uso de la palabra al técnico en materia jurídica, doctor López Rocca, quien honra nuestro Instituto con su asesoramiento. Claramente, y para que se entienda a nivel público, nos hemos permitido hacer una propuesta que ha sido redactada por nuestro distinguidísimo abogado. En realidad, se trata de la siguiente modificación; en el artículo 582, donde se dice que "podrán ser enajenados a terceros", habría que agregar la expresión: "en caso de que el Instituto Nacional de Colonización, tratándose de inmuebles rurales mayores de 100 hectáreas, no haga uso del derecho que le acuerda la normativa actualmente vigente". Esta es la normativa pacíficamente aceptada en los últimos cincuenta años, que comienza con la Ley N° 11.029, continúa con las Leyes N° 15.786 y 15.809, y se complementa con el Decreto reglamentario N° 364, de 3 de julio de 1990.

Pido excusas a la Comisión por lo extenso de mi exposición, pero mi poder de concisión no me permitió concretar el pensamiento que quería plasmar en forma más breve.

Tenemos esperanzas de poder seguir adelante con un Instituto Nacional de Colonización que sirva a los fines para los que fue creado, es decir, para promover el abastecimiento interno. Esa fue la primera frase del Mensaje enviado al Parlamento el 15 de abril de 1947, firmado por el ínclito ciudadano don Tomás Berreta. Ese abastecimiento interno se puede conseguir y con creces. Sin embargo, hace unos días, en Tacuarembó, el señor Vicepresidente de la República expresó que hace ocho años sólo el 12% del consumo interno estaba abastecido por productos importados mientras que, en este momento, ya llega al 28%, es decir, a más de U$S 700:000.000. Se trata de productos, como los ajos chinos, que vienen de tierras que no tienen nada que ver con las nuestras.

Culmino diciendo que es nuestra aspiración dar cumplimiento a la filosofía de la Ley de 1948, que se ha mantenido en la conciencia popular a lo largo de muchos años y que ahora aflora, en un momento en que la juventud se está volcando al Instituto a reclamar tierras para poder trabajar.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Presidente del Instituto anunció que, dentro del tiempo limitado que tenemos, el asesor letrado podía brindarnos un breve informe a propósito de la norma propuesta.

SEÑOR CAMBIASO.- Junto con el pedido de audiencia, nos permitimos repartir el proyecto modificado con estos lineamientos, realizado por el doctor López Rocca.

Si el señor Presidente lo dispone, podría dársele lectura y, en los aspectos en que se considere necesario, el doctor López Rocca podría brindar una explicación.

SEÑOR PRESIDENTE.- No es necesario darle lectura porque está en poder de todos los señores Senadores que integran la Comisión. Sin embargo, creo que sería útil escuchar un comentario a propósito de este proyecto.

SEÑOR LOPEZ ROCCA.- No voy a cansar a los señores Senadores con detalles técnicos y jurídicos, sino que simplemente voy a explicar a qué responden las modificaciones propuestas en el repartido adjunto presentado por el Instituto Nacional de Colonización.

Respetando el esquema o la filosofía del proyecto, tratamos de insertar una disposición que permitiera al Instituto Nacional de Colonización estar presente dentro de este designio general que plasma la norma prevista. En ese sentido, fundamentalmente en el artículo 580, se hace un agregado que expresa lo siguiente: "Los inmuebles rurales del dominio privado del Estado que resulten prescindibles a los efectos precitados y además sean aptos para los fines de la colonización, quedarán sujetos al régimen establecido por el artículo 324 de la Ley N° 15.809, de 8 de abril de 1986". Esto significa que esas tierras de las que el Estado puede prescindir --porque no están afectadas a un destino específico, pero que no obstante sirven a los fines colonizadores-- se transfieren al Instituto en los términos de la Ley citada.

Quiero aclarar que esa transferencia no implica, necesariamente, una traslación de dominio. Es decir, el artículo 324 no prevé que las tierras del dominio privado del Estado se transfieran en propiedad al Instituto. Se puede transferir su uso, o todos los atributos del dominio, menos la potestad de enajenarlo, de tal modo, que el Instituto las administre, las dé en arrendamiento y haga cesar los contratos de arrendamiento vigente que puedan existir, de ser ello procedente. En ese sentido, se propicia, por lo tanto, la vigencia de este artículo 324 de la Ley N° 15.809.

El artículo 581 menciona la posibilidad de desarrollo coordinado con los gobiernos departamentales. Nosotros pretendemos que también se dé intervención al Instituto Nacional de Colonización, a fin de insertarlo dentro del designio de la norma proyectada. Esa intervención obedece, precisamente, al hecho de que la Ley Orgánica del Instituto --la Ley N° 11.029-- ya preveía en aquella época la coordinación de su actuación con la de los gobiernos departamentales. De acuerdo con nuestra Ley Orgánica, la colonización puede ser, según su destino, agrícola intensiva, por ejemplo,

cuando se trata de terrenos ejidales; la forma de actuación del Instituto --por el artículo 7°-- puede ser por administración, cuando se realice por cuenta de otras personas públicas, entre las que cabe contar también a los gobiernos departamentales. Asimismo, puede ser indirecta, de acuerdo con el mismo artículo de la Ley Orgánica, cuando el Instituto colabore con los Municipios en la formación o reconstrucción de los ejidos o en su mejor utilización. Adviertan los señores Senadores cómo nuestra Ley prevé ese designio de desarrollo concertado del Estado con los gobiernos departamentales.

A su vez, el artículo 19 de la Ley Orgánica prevé que el Instituto estudiará la posibilidad de desarrollar planes de colonización intensiva en los ejidos de los centros poblados, con el asesoramiento y colaboración de los gobiernos departamentales. La financiación de éstas obras, dice la Ley, podrá quedar a cargo de los Municipios o entidades locales particulares creadas al efecto, como cooperativas, sociedades colectivas de acción social, etcétera, a las cuales el mismo Instituto podrá hacer extensivos los beneficios de la Ley N° 11.029.

Por su parte, los artículos 9° y 140 de la Ley Orgánica del Instituto, también prevén esta posibilidad de coordinación del Instituto con los gobiernos departamentales.

Entonces, nos pareció lógico y admisible que en este artículo 581 también se diera intervención al Instituto Nacional de Colonización.

Finalmente, el artículo 582 refiere a que, en los casos en que los inmuebles sean prescindibles --tal como los denomina la ley-- para el desenvolvimiento de los cometidos sustanciales a cargo del Poder Ejecutivo --proponemos que se agregue lo siguiente: "y que no resulten transferidos al Instituto de Colonización en los términos del inciso segundo del artículo 580"-- se admite la posibilidad de la enajenación. Eso es para el caso en que el Estado o el Instituto no estén en condiciones de obtener una utilización provechosa de esos inmuebles. En definitiva, se condicionaría la enajenabilidad a terceros, al hecho de que no respondan a una

afectación específica del Poder Ejecutivo ni a los fines de la colonización.

Asimismo, en cumplimiento de disposiciones de la Carta Orgánica del Instituto, se agrega que de la misma manera procederán los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados, respecto de los inmuebles rurales que sean de su propiedad.

La propuesta que trae el Instituto Nacional de Colonización respeta el designio de la norma presupuestal proyectada y lo único que hace es incorporarlo en ella.

No sé si he sido suficientemente claro, pero no es mi intención abundar en detalles técnicos o en críticas, desde el punto de vista jurídico, a alguna tecnología. Reitero que se trata, simplemente, de que el Instituto Nacional de Colonización tenga presencia dentro del régimen proyectado por el Poder Ejecutivo.

SEÑOR ASTORI.- Hemos escuchado un planteo extraordinariamente importante por parte del Instituto Nacional de Colonización que alude a algunos artículos del proyecto de presupuesto aprobados por la Cámara de Representantes. Me refiero, específicamente, al Capítulo de Inmuebles Fiscales que va del artículo 579 al 583 que considero es un tema absolutamente relevante.

De acuerdo con el informe proporcionado por el Instituto y según los comentarios de sus autoridades y asesores, entiendo que estas disposiciones comprometen seriamente las posibilidades de funcionamiento de este organismo en el futuro.

Obviamente, estamos discutiendo el Presupuesto Nacional y en él asumen importancia las expresiones financieras que, en términos de gastos e ingresos, tienen todas las instituciones públicas. En el caso del Instituto Nacional de Colonización el recurso fundamental no es el financiero, sino lisa y llanamente la tierra. Aun cuando la ley precursora que creó el Instituto y luego condujo su gestión a través de todos estos años, resulta adecuada para que se cumplan los objetivos que se trazaron, si no se dispone de tierra no se

podrá cumplir ninguna de sus funciones relevantes.

Por lo tanto, éste es el obstáculo principal que el Instituto ha tenido que enfrentar en los últimos años, y de acuerdo con la exposición que acabamos de escuchar, nos parece que esta situación se agravaría notablemente en el futuro.

A su vez, he leído las alternativas que el Instituto ha presentado en el sentido de modificar lo dispuesto en los artículos 579 a 583 y desearía hacer una pregunta a los efectos de que, si es posible, nos proporcionen su valoración concreta acerca del condicionamiento que ejerce la disponibilidad del recurso tierra sobre el cumplimiento de sus objetivos fundamentales. Al mismo tiempo, quisiera conocer en qué medida ese cumplimiento se neutralizaría casi por completo en caso de quedar vigentes los artículos aprobados por la Cámara de Representantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa desea dejar constancia que, de acuerdo con lo programado, se encuentra esperando para ser recibido por esta Comisión el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores.

SEÑOR VIVES.- Con respecto a la interrogante planteada por el señor Senador Astori, desearía aclarar que el Instituto Nacional de Colonización cuenta con un déficit presupuestal que no es demasiado importante; pero de todas formas hemos estado luchando en los últimos años para procurar lograr el recurso básico con el que debe contar el Instituto. Estoy haciendo referencia a la tierra, que es el recurso básico que debe tener para cumplir con el objetivo para el cual fue creado. El déficit más importante que se mantiene es con la gente, es decir, con los productores uruguayos que, tal como decía el señor Cambiaso, vienen todos los días al Instituto solicitando la posibilidad de que se les brinde uno de los factores fundamentales de la producción, o sea, la tierra. En su inmensa mayoría cuentan con el capital necesario, capacidad de trabajo e idoneidad para desarrollar la tarea rural.

En los años que lleva el Instituto Nacional de Coloniza-

ción desde su creación, solamente ha podido ocupar el 3,5% de la tierra explotable del Uruguay. Paradógicamente, esas 500.000 hectáreas que se han podido colonizar a lo largo de la historia de este Organismo, en la actualidad representan el 8% de los empresarios rurales que quedan en el país, de los cuales una gran cantidad vive en el campo y exclusivamente de la explotación agraria.

Por todo lo expuesto es que entiendo que modestamente se debe hacer un gran esfuerzo por alcanzar un Instituto floreciente, que no tenga que recurrir permanentemente a Rentas Generales para cubrir su presupuesto operativo. Digo esto porque el déficit que mantenemos no es otra cosa que la consecuencia de la no disponibilidad de tierra. Al respecto --y muchos señores Senadores tienen conocimiento de ello-- se han hecho planteos importantes para tratar de solucionar uno de los problemas que viene arrastrando el país desde hace muchos años: el endeudamiento del sector agropecuario.

Esta tarea se ha venido desarrollando en base a dos aspectos fundamentales. En primer lugar, se busca analizar los motivos y condiciones que llevaron a endeudarse a determinados productores, para permitir que permanezcan, en la medida de sus posibilidades, explotando el campo. En segundo término, se trata de brindar oportunidad a otros compatriotas para que logren incorporarse a la actividad agropecuaria.

Por último, quiero dejar sentado que considero que el país realizará un gran esfuerzo, en lo que tiene que ver con proveer de viviendas a toda la población. Al respecto, quiero dejar nada más que una reflexión: una vivienda del Banco Hipotecario Categoría I --sin tener en cuenta el valor de la tierra y los servicios que se requieren para un núcleo habitacional-- cuesta hoy el equivalente a 130 ó 140 hectáreas. En este momento existe mucha gente que está demandando vivienda porque no tiene campo para trabajar. En estos casos, el Instituto le brindaría la posibilidad, con los mismos recursos de que se disponen, de tener no solamente su vivienda, sino la posibilidad de desarrollar un trabajo que resulta imprescindible para el Uruguay.

SEÑOR HIERRO LOPEZ.- Solamente deseo informar que varios señores Senadores hemos presentado artículos sustitutivos que recogen las enmiendas propuestas por el Instituto Nacional de Colonización, puesto que nos parece que vienen a corregir un déficit de la redacción que nos elevó la Cámara de Representantes. Con esto se busca restituir la normalidad y el equilibro en la legislación, a los efectos de que este Organismo esté en condiciones de contar con ese capital principal que, tal como decía el señor Senador Astori, es la tierra. Además, se procura contar con los instrumentos jurídicos que permitan continuar con las tareas fundamentales.

En su momento, la Comisión podrá dar su opinión en este tema, sobre la propuesta que con tan buen criterio ha hecho el Instituto Nacional de Colonización. Sin duda, el asunto que nos ocupa merecerá más adelante un análisis más profundo que nos permita evaluar la trayectoria del Instituto y proyectar nuevas acciones. Sin embargo, consideramos que, en este caso concreto, se debe hacer lo que nos indican los señores visitantes, es decir, corregir la legislación que propone la Cámara de Representantes para restituir la normativa, con el fin de otorgarle las facultades jurídicas que le permitan seguir contando con ese bien principal.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- Ratifico lo que ha dicho el señor Senador Hierro López y agrego un aspecto que surge de lo expresado anteriormente por el señor Senador Astori, en el siguiente sentido. Es muy probable que a fines del siglo XX, a casi 50 años de esta creación institucional --que ha tenido que ver directamente con la colonización de medio millón de hectáreas de los dieciséis millones que tiene el país-- hayamos llegado a un punto tal --naturalmente que no en el día de hoy-- que sea necesario revisar y fortalecer algunos de los futuros cometidos del Instituto Nacional de Colonización.

Para adelantar mi posición al respecto, quiero manifestar que el Uruguay tiene que encarar su transformación con un concepto más amplio, considerándolo un instituto de tierras de colonización, que no sólo tenga el fin de colonizar determinadas áreas del país en forma individual y

asociativa, sino también asumiendo algunos de los temas centrales que tienen que ver con la propiedad y división de la tierra en relación a zonas del país donde se han producido distorsiones en los predios y dificultades para operar.

Por ejemplo, en el esquema de Reforma Agraria Española, una de las medidas con mayor efecto fue la concentración parcelaria y la racionalización del uso de la tierra, lo que se llevó a cabo a través de esfuerzos de reordenamiento rural. Esto sólo puede ser encarado por un organismo que tenga cometidos relacionados con el reordenamiento rural, que únicamente pueden estar incluidos dentro de un capítulo más amplio de un instituto de tierras y colonización.

Adelanto que me parecería fundamental iniciar un diálogo con los miembros del Instituto Nacional de Colonización, luego de concluida la etapa presupuestal, a los efectos de evaluar con serenidad --y esperemos que con la participación de todos los partidos políticos que integran este Parlamento-- la posibilidad de realizar una tarea de recomposición institucional acorde con las exigencias de este fin de siglo, el papel del sector agropecuario, la importancia del desarrollo de verdaderas empresas agrarias en el país --independientemente de su tamaño-- y la modernización de todos los mecanismos que tienen que ver con la capacitación, la provisión de insumos, la tecnificación, la organización de las etapas posteriores a la producción primaria y la verticalización de algunos sectores.

Por suerte tenemos muy buenos ejemplos en el país y ellos podrían constituir la base para una reconceptualización de la tarea central de este instituto. Sin perjuicio de esta más ambiciosa expectativa que aguardamos con relación a este organismo, consideramos que por la vía indirecta de lo establecido en el Capítulo aprobado por la Cámara de Representantes, no podemos detener, prácticamente, sus tareas hasta que el Parlamento pueda encarar la reconstrucción institucional. Por eso hemos firmado y vamos a acompañar estos artículos.

SEÑOR GARGANO.- Felicitamos al Directorio del Instituto Nacional de Colonización por la reacción tan rápida y

eficiente que ha tenido al tratar de corregir un mecanismo que podría dejar sin efecto algunas de las disposiciones legales que se han votado.

Comparto totalmente la exposición del señor Presidente de este instituto con relación a las perspectivas que la ley madre le dio y a la frustración que para muchos ha sido que no se pudiera cumplir cabalmente con todos los objetivos, pese a la disposición legal inicial que apuntaba a corregir un problema que se convirtió en una de las barreras horizontales en el desarrollo del país, según se manifestara oportunamente al considerar la cuestión agraria.

Creo que ya estamos en condiciones de votar las modificaciones presentadas, que seguramente están siendo distribuidas para que todos los señores Senadores puedan tenerlas al momento de ser consideradas, pero antes quisiera plantear un par de preguntas que me parecen muy importantes.

Cuando en el mes de diciembre de 1985, se votó la ley de refinanciación del endeudamiento interno --que gracias a la competencia y celeridad de Secretaría tengo en mis manos-- en el artículo 35 se plantearon algunas medidas que tendían a que el instituto pudiera tener un incremento de sus tierras, en función de que los Bancos Central y de la República --como lo señaló el señor Presidente-- tenían en aquel momento en sus Carteras incobrables alrededor de 300.000 hectáreas. Me gustaría saber qué ejecución se dio a esta disposición, cuántos miles de hectáreas ingresaron al instituto en función de esa norma legal.

Otro aspecto que también me parece importante para evaluar el grado de cumplimiento de las disposiciones legales y los beneficios que haya tenido o no el propio instituto, se refiere a que el artículo 324 de la Ley N° 15.809 dispone un mecanismo por el cual éste podía hacerse de tierras con destino a la colonización. Por lo tanto, pregunto cuántos miles de hectáreas ingresaron al instituto de acuerdo a esta disposición.

Supongo que son datos que se nos pueden proporcionar rápidamente. Pienso que es necesario saber esto para que se

tenga en cuenta --lo digo con absoluta transparencia-- que no es sólo con disposiciones legales de esta naturaleza, sino también con recursos, que se lleva a cabo la colonización. De nada vale que existan normas legales como las que vamos a votar en el día de hoy, si no hay posibilidades de que el instituto pueda hacerse efectivamente de las tierras.

Hace unos años tenía 14.000 pedidos para atender y quisiera conocer la cifra actual. Supongo que el padrón de los solicitantes habrá sido depurado y que la cantidad de demandas será menor.

SEÑOR LOPEZ ROCCA.- En el marco de la disposición legal citada por el señor Senador Gargano, el 29 de octubre de 1986 el Instituto Nacional de Colonización celebró con el Banco Central del Uruguay un convenio en el cual se acordaba que los inmuebles rurales que ingresaran al dominio de dicho Banco por concepto de recuperación de sus créditos se destinarían a este instituto siempre que fueren aptos para la realización de sus programas.

Con posterioridad a este convenio marco, se compró un inmueble en el departamento de Tacuarembó, en la estancia "La Zulma", de 1.997 hectáreas 3.300 m². Asimismo, se adquirió un campo de 600 hectáreas en el departamento de Río Negro, que correspondía al Banco de Seguros.

La problemática fundamental que planteó el artículo 35 de la Ley N° 15.786 radicó en que el instituto debía disponer de fondos para la compra y, precisamente, la falta de disponibilidad --mal endémico del instituto-- le impidió que en el marco del convenio celebrado con el Banco Central pudiera continuar adquiriendo tierras. Al terminarse el dinero, se acabó la posibilidad de incorporar tierras. Posteriormente el Banco Central transfirió las Carteras al Banco República y éste procedió a ejecutar esos inmuebles en vía judicial. En ese momento se volvió a replantear el ofrecimiento al Instituto pero la falta de fondos impidió que este adquiriera la propiedad de esas tierras. O sea que esa solución planteada por la Ley de Refinanciación del Endeudamiento Interno, desde el momento en que determinaba la adquisición del dominio a título oneroso por parte del

Instituto, y éste carecía de los fondos necesarios impidió, en los hechos, que ingresaran tierras por ese concepto al patrimonio del Instituto. Por esta razón defendemos en el Proyecto la Ley N° 15.809 que prevé una transferencia que necesariamente no tiene por qué ser onerosa, sino que puede ser a título gratuito o no tiene por qué implicar la adquisición del dominio sino, simplemente, su utilización por parte del Instituto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece que no se ha informado acerca del número de actuales aspirantes a tierras.

SEÑOR GARGANO.- Los señores Directores del Instituto Nacional de Colonización comprenderán que he formulado estas preguntas para que sus respuestas queden registradas en la versión taquigráfica. Personalmente tenía la casi seguridad de lo que se iba a responder, pero también pregunté, en función del artículo 324 de la Ley N° 15.809, sobre qué aportes se han dado. La pregunta va dirigida a dejar establecido el resultado que han dado esas disposiciones legales. Entonces, hablamos de la Ley de Refinanciación y del artículo 324 de la Ley N° 15.809. Por lo tanto, en función de la primera no ha ingresado nada porque el Instituto Nacional de Colonización no tuvo capacidad financiera para utilizar la oferta que se le formuló en la ejecución de dos créditos. Obsérvese que fueron sólo dos créditos --de 300.000 hectáreas-- los que se ejecutaron y permitieron que ingresaran tierras al patrimonio de los Bancos Central y de la República. Aclaro que estas cifras son importantes como datos. Por otra parte, quisiera saber si por el funcionamiento del artículo 324 de la Ley N° 15.809 se produjo algún ingreso de tierras al Instituto bajo esa modalidad.

SEÑOR CAMBIASO.- Deseo dejar constancia que lo que viene aplastando al Instituto Nacional de Colonización --y quizá a algún otro organismo del Estado-- es el axioma que establece compartimientos estancos del Estado, lo que determina que el Instituto tenga que comprar las tierras, como si fueran dos Estados o Instituciones diferentes. Entonces, la capitalización del Instituto se hace en función de lo que pierde porque, lógicamente, el Estado le transfiere fondos que éste compra, pero jamás puede sacar los intereses del pago de esos

créditos. Obviamente, si los transfirieran a la tierra a través de la renta, nadie podría cultivar porque ¿quién puede pagar los intereses actualmente vigentes? A mi juicio, detrás de este trasfondo existe un dogma o una verdad inconclusa que no se ha puesto en discusión y nosotros queremos que se haga. Se trata, precisamente, de que cuando hay un bien del Estado, en lugar de ser administrado por quien lo detenta, pueda serlo por un organismo especializado. El Estado gana porque además de mantener la tierra dentro de su patrimonio, sin que ésta pase a manos de particulares, nacionales o extranjeros, recibiría los aportes que tienen que ver con el régimen impositivo. En ese sentido, deseo informar a los señores Senadores que una hectárea de manzanas devenga al Estado anualmente U$S 144,44; una hectárea de duraznos, U$S 144,90; una hectárea de cebollas, U$S 74 y una hectárea dedicada a la ganadería U$S 10. De modo que el hecho de que la tierra no la administre el Instituto Nacional de Colonización para dedicarla a la producción intensiva, también le cuesta al Estado porque ésta paga muy poco.

SEÑOR LOPEZ ROCCA.- Quería significar, simplemente, que en los hechos el artículo 324 de la Ley Nº 14.809, no rindió los frutos esperados, en parte porque juega siempre la reserva del destino de los inmuebles respecto de los organismos propietarios. Por otro lado, tiene que ver la resistencia de los Entes Autónomos y Servicios Descentralizados a celebrar convenios de administración de tierras con el Instituto Nacional de Colonización. Este es un hecho irrefutable. En este momento recuerdo que el Instituto se hizo cargo de un bañado de Rocha, y creo que ninguno más. Respecto a los Entes Autónomos, el único convenio que se hizo en su oportunidad fue con el Banco Central con relación a la Ley de Refinanciación de Endeudamiento Interno. En resumen, este mecanismo no funcionó por la resistencia, en un sentido o en otro, de los organismos públicos. Además, porque existía la pretensión de que el Instituto Nacional de Colonización pagara al contado los inmuebles, lo cual es imposible.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuál es el número de los actuales aspirantes a la tierra?

SEÑOR VIVES.- Es importante destacar que el Instituto Nacional de Colonización en este momento está administrando

un predio propiedad de la UTE en el departamento de Durazno destinado a campo de recría. Con ese organismo sí se logró un acuerdo para la administración.

Con respecto al número de aspirantes a tierras, debo expresar que los registros del Instituto nunca se depuraron. En la Administración anterior se preparó un nuevo sistema para ingresar estos datos en la red de computarización, pero se entendió que llamar a interesados nuevamente iba a generar expectativas que el Instituto no estaba en condiciones de enfrentar. En términos generales, podemos decir que de los más de 30.000 solicitantes que tiene el Instituto debe haber no menos de 5.000 productores en condiciones de acceder a la tierra.

SEÑOR SARTHOU.- Señor Presidente: queremos sumar nuestra adhesión y decir que vamos a votar con entusiasmo estos artículos aditivos que ya están en nuestro poder. Siempre hemos considerado que la Ley N° 11.029 es muy buena y constituye un instrumento jurídico, tal vez de los mejores de América Latina, que crea los medios para que el Instituto Nacional de Colonización pudiera cumplir históricamente un rol. Sin embargo, esto depende de la voluntad política en cuanto a la disponibilidad de tierras, porque no se puede colonizar sin ellas. Por eso nos parece muy importante haber podido recibir estos planteamientos. Hemos seguido atentamente los fundamentos lógicos del señor asesor López y creemos que sería importante poder votar en el día de hoy. Entendemos que se trata de un elemento de trascendencia para el futuro de la actuación del Instituto Nacional de Colonización que va a necesitar tierras para realizar una verdadera colonización en el país.

SEÑOR MICHELINI.- Sé que la sesión del día de hoy tenía por finalidad escuchar a los representantes del Instituto Nacional de Colonización y luego al señor Ministro que nos está esperando, y por supuesto nadie quiere crear ningún tipo de polémica. Sin embargo, han surgido algunos artículos sustitutivos y la voluntad mayoritaria, por lo que se ha expresado, de votarlos ahora mismo. Pero tal vez debido a que soy el más ignorante de los aquí presentes en lo que respecta a temas agropecuarios y de colonización de tierras, estas

disposiciones me generan algunas dudas que me gustaría poder aclarar.

Ante todo, me parece que sería de orden invitar a los señores Ministros de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y de Ganadería, Agricultura y Pesca para que expresen su opinión sobre estas disposiciones, ya que ni siquiera tenemos los antecedentes y no conocemos sus posibles consecuencias.

Por otra parte, también me generan dudas algunos de los términos que se utilizan en los artículos presentados. Por ejemplo, se habla de "tierras prescindibles". ¿Cuáles son? ¿Quiénes las determinan? ¿Son todas las que tienen carácter agrario? ¿Cuál es la transferencia que estaría haciendo la Administración Central al Instituto Nacional de Colonización? No sabemos cuál es la necesidad de tierras del Instituto Nacional de Colonización ni cuánto vamos a estar transfiriendo. Creo que es preciso estudiar con mayor detenimiento estas disposiciones.

Asimismo, se hace una referencia a los Entes Autónomos. Esto también me genera dudas. Sé, por ejemplo, que algunos de ellos han hecho inversiones en tierras para realizar posteriormente emprendimientos conjuntos de forestación. Del mismo modo, ANCAP posee tierras en la zona de El Espinillar y se están llevando a cabo algunos proyectos, a través de otros organismos del Estado, que intentan paliar la situación de trabajadores que han quedado sin empleo.

Tal vez estas dudas puedan ser aclaradas rápidamente, pero me da la sensación de que antes de pasar a votar estos artículos --como es la voluntad de algunos señores Senadores que, aparentemente, tienen muy claro el tema-- sería conveniente que se escuchara al Poder Ejecutivo para conocer las posibles consecuencias de estas disposiciones. De esta forma, seguramente podremos despejar estas dudas; hay que tener en cuenta que todavía quedan 23 días para el vencimiento del plazo del trabajo en Comisión. Incluso, si no se desea que el informe sea verbal, se lo puede solicitar por escrito.

En síntesis, me parece que lo más adecuado es agradecer

a los representantes del Instituto Nacional de Colonización por los aportes que han hecho --que seguramente terminaremos acompañando todos-- pero no se nos puede exigir que sobre tablas votemos disposiciones que recién estamos conociendo.

SEÑOR SEGOVIA.- Quería realizar algunas breves puntualizaciones sobre la redacción del articulado.

Deseo expresar que si se resuelve votar estas normas en este momento --me parece que este es el camino más adecuado-- voy a proponer que se corrijan algunos elementos de redacción que limitan la acción propia del Instituto Nacional de Colonización. Al respecto, me consta que este organismo dispone de una estructura bastante frágil para proceder al relevamiento de las tierras en el país. Digo esto porque no dispone de la cantidad suficiente de técnicos como para cumplir con esta tarea rápidamente. En este sentido, creo que sería bueno que en el artículo 579, cuando se menciona la realización de un inventario de los inmuebles de propiedad estatal, no se tenga la idea de que solamente se está procediendo al relevamiento inventariado de los inmuebles del dominio fiscal, ya que éstos prácticamente no existen en el Uruguay. Existen bienes propiedad de entes del Estado en innumerable cantidad, mal aprovechados o desconocidos. Para agregar un dato aditivo, el Ministerio del Interior --concretamente, la Policía-- dispone de cientos de inmuebles y ni siquiera conoce que son de su propiedad. Si bien existen los títulos de propiedad, los inmuebles no se han verificado ni registrado catastralmente. Entonces, cuando hablamos de bienes de dominio fiscal, no confundamos ni dejemos de lado una cantidad de inmuebles que pertenecen a entes del Estado y que son de su dominio privado.

Por otra parte, en la redacción de los artículos 580 y subsiguientes, se establecen una serie de complementaciones y formas de asesoramiento. Por ejemplo, el artículo 580 expresa: "Completada la realización del inventario, con el asesoramiento de la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.."etc. Si limitamos el asesoramiento a esta Dirección, nos vamos a estar refiriendo prácticamente a inmuebles urbanos y vamos a estar excluyendo los rurales. Creo que sería más adecuado referir-

nos al asesoramiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que incluiría la Dirección Nacional de Topografía, organismo que posee una información mucho más completa en este sentido. Con esto evitaríamos otros elementos, en cuanto a la gravitación del desarrollo de las ciudades y la vinculación con el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente que, en realidad, no opera en este tema, a pesar de la forma como le son atribuidos actualmente los objetivos.

Quería realizar estas puntualizaciones y, sobre todo, referirme a la estructura que tiene el Ministerio para cumplir con sus finalidades en el medio rural, porque muchas veces se me ha requerido en la actividad profesional privada para cumplir con cometidos en tal sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa quiere aclarar que, de acuerdo con la forma como hemos organizado el trabajo de esta Comisión en el día de hoy, esta reunión con el Instituto Nacional de Colonización debería estar terminando en uno o dos minutos. En segundo lugar considera que, habiendo un señor Senador que solicita tiempo para informarse mejor, no sería conducente forzar la votación de estos artículos.

SEÑOR SARTHOU.- Respeto la solicitud que se ha formulado, pero creo que alguno de los argumentos que se han expuesto no corresponden, si se lee bien la disposición. Por ejemplo, la misma norma que emplea el término "prescindibles" adjudica al Poder Ejecutivo, en el primer inciso, la determinación de los inmuebles imprescindibles. Es decir que los prescindibles van a ser los que resulten después de una operación que va a realizar el Poder Ejecutivo.

En segundo término, cuando se dice cómo se realizará el inventario se hace referencia a todos los Incisos y no exclusivamente al plano urbano. Por otro lado, cuando se hace mención a la intervención de la Dirección Nacional de Arquitectura del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se establece que es "completada" con el asesoramiento. Esto significa que se trata de un elemento complementario que está correctamente establecido.

Por otro lado, al referirse al dominio lo hace con propiedad sobre el dominio privado del Estado. Por esa razón no encuentro ninguna imperfección en estas normas y es por ello que estoy dispuesto a votarlas. Creo que de los propios textos resultan los aspectos planteados.

De todos modos, aquí existe una práctica en el sentido de que si un señor Senador solicita el aplazamiento ello es respetado, pero creo que perdemos una buena oportunidad de dar una solución inmediata a este tema que está, a mi juicio, adecuadamente desarrollado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa cree que lo más conveniente sería dar por terminada esta parte de la sesión a fin de cumplir con el programa de la Comisión. Sin perjuicio de ello, cuando se reconsideren estos artículos, se podría convocar nuevamente a los representantes del Instituto Nacional de Colonización.

SEÑOR GARGANO.- Pienso que no es imprescindible convocar nuevamente a los invitados del día de hoy. Aclaro que no tengo inconveniente en escucharlos nuevamente, pero me parece que de lo que se trata es de votar a favor o en contra de estas disposiciones. No obstante, como ahora se pide un aplazamiento votaremos estos artículos en su oportunidad.

SEÑOR MICHELINI.- No pido ningún aplazamiento; que se vote.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se habían planteado dudas sobre estos artículos y, entonces, lo que debemos hacer es respetar esa posición. Pienso que en la Comisión hay consenso en el sentido de que frente a esas dudas se aplacen estas normas.

SEÑOR MICHELINI.- Hay señores Senadores que están en condiciones de votar, pero quien habla lo hará en contra y cada uno asumirá las responsabilidades que les correspondan. De mi parte no van a encontrar ningún obstáculo. Si se plantean los artículos de esta forma y no se puede trabajar y estudiarlos, sólo resta pasar a votarlos.

SEÑOR SARTHOU.- Se ha planteado una solicitud de aplazamiento y no es cuestión de discriminar el voto de otro señor

Senador. Entonces, si el señor Senador Michelini pidió el aplazamiento, se posterga la consideración de los artículos y se respeta su solicitud.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- En lo personal estaría en condiciones de votar estas normas en el día de hoy pero no puedo hacer más que pedir a la Mesa que asimile esta circunstancia planteada por el señor Senador Michelini como si se tratara de un aplazamiento normal, tal como hemos actuado hasta el presente. Digo esto porque me interesa que estos artículos, una vez que sean analizados por los señores Senadores que no han tenido tiempo de hacerlo, puedan contar con un muy fuerte apoyo en la Comisión. Es a eso a lo que aspiramos.

Por lo tanto, solicito a la Mesa que asimile lo planteado por el señor Senador Michelini como si fuera una moción de aplazamiento normal de artículos que figuran en el texto aprobado por la Cámara de Representantes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso ya estaba asimilado de esa manera ;la Mesa anunció que no estaba en condiciones de someterlo a votación frente a las dudas de un señor Senador y, además, anunció que en ese momento debía terminar la consideración de los artículos correspondientes al Instituto Nacional de Colonización.

SEÑOR ASTORI.- Señor Presidente: creo que sería conveniente que los artículos sustitutivos 580, 581 y 582 sean analizados cuando volvamos a tratar este tema.

Además, propongo que el artículo 579 --que es igual en las dos versiones-- sea postergado como si ya lo hubiéramos considerado. Digo esto porque esta norma es igual en la versión del proyecto de ley de Presupuesto y en la que figura en el sustitutivo.

Por lo expuesto, propongo formalmente que se vote la postergación del artículo 579.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la postergación del artículo 579.

(Se vota:)

____13 en 13. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Agradecemos a los representantes del Instituto Nacional de Colonización las valiosas informaciones que nos han brindado.

(Se retiran de Sala los representantes del Instituto Nacional de Colonización)

(Ingresan a Sala los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

________ La Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda tiene el agrado de recibir a los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, encabezado por el señor Ministro, ingeniero Lucio Cáceres. Como se sabe el plan de inversiones ha sido desglosado y se encuentra a estudio de la Comisión Especial de los Artículos Desglosados por lo que no corresponde considerarlos en este ámbito.

A continuación, y tal como es habitual, los representantes del Ministerio harán una presentación general de las disposiciones contenidas en el Inciso y, posteriormente, entraremos al análisis de cada artículo. Por lo tanto, le damos el uso de la palabra al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Señor Presidente y señores Senadores: iniciamos, entonces, nuestra intervención haciendo una presentación a nivel conceptual muy somera de nuestro planteo presupuestal. El mismo está recogido en un documento del cual hemos traído algunas copias a los efectos de que sean repartidas entre los miembros de la Comisión --no sabemos si consta en poder de todos--y en el cual se plantea una síntesis, diría, más amigable de lo que es un presupuesto. Normalmente, estos se manejan con dos elementos: por un lado, las planillas y, por otro, el articulado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos recibido el documento, pero por

Secretaría se me informa que la Comisión no tenía conocimiento de él, por lo cual, si el señor Ministro cuenta con más copias, haríamos el repartido correspondiente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Efectivamente, señor Presidente, contamos con más copias que inmediatamente haremos llegar a la Mesa.

En este documento, en primer lugar, están planteados los términos generales del Plan para estos años y, en segundo término, con un mayor nivel de detalles, lo que corresponde a la parte estrictamente presupuestal. Hablamos de una parte estrictamente presupuestal, porque el Plan tiene un componente importante que está vinculado con el sector privado, en tanto éste es el operador de gran parte de la infraestructura del transporte, por lo cual hoy está considerado como partícipe de una importante cantidad de inversiones que pensamos realizar en estos próximos años, aunque en algunos casos ya se está trabajando en ellas.

De todas formas, este Plan también incluye algunos lineamientos con relación a otras dependencias que integran el financiamiento público, pero que están vinculadas a nuestro Ministerio, como por ejemplo la Administración de Ferrocarriles del Estado, la Administración Nacional de Puertos y PLUNA.

La propuesta presupuestal para este Período responde a un plan de Transporte y Obras Públicas, que fue elaborado en estos meses en el marco de una restricción presupuestal impuesta por la coyuntura actual. Este Plan, seguramente, es tentativo y tendrá cambios en la medida en que se analicen las sucesivas Rendiciones de Cuenta, acomodando las necesidades y los programas anuales a lo que demande el mercado.

Nuestro objetivo general para el transporte es mejorar la eficiencia del sistema, lo que comprende la optimización de la asignación modal y, por ende, la obtención de un costo global mínimo. De esta manera, apuntamos a que el costo del transporte en la sociedad uruguaya sea global y mínimo.

En cuanto al transporte nacional, aspiramos a que sea

más barato, rápido y seguro y, respecto al transporte internacional por carretera, esperamos que sea más competitivo.

El transporte interno más barato, lo logramos a través del aumento de la eficiencia del sistema, contribuyendo a disminuir la incidencia de su costo en las materias primas, en los bienes intermedios y en los bienes finales. Un transporte de pasajeros más económico, lo obtendríamos por medio de la racionalización en la prestación de estos servicios a la población.

El transporte internacional de carga más competitivo, se logra promoviendo la eliminación o la atenuación de las asimetrías existentes en la actualidad, tanto tributarias como laborales.

Por otro lado, un transporte más rápido se consigue a través del mejoramiento de las condiciones de la infraestructura y de las operaciones de movilización de carga y descarga, así como de la transferencia de mercaderías y personas;mientras que el más seguro, se alcanza mediante la actuación sobre los factores humanos, los vehiculares y la propia infraestructura.

Nuestro proyecto, entonces, prevé distintas actuaciones, algunas de las cuales están reflejadas en el Plan de Inversiones --del cual la Comisión de Transporte realizará su informe correspondiente-- otras que están vinculadas a las normas que fueron aprobadas en la Cámara de Representantes y las que, en definitiva, no necesitan otra normativa que la ya existente desde años anteriores.

El plan de obras públicas, fundamentalmente, se orienta a la conservación y al mejoramiento de las infraestructuras en el área de competencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En este aspecto, debo decir que no estamos en condiciones de hacer nuevas obras, sino que debemos mantener, rehabilitar o transformar las que ya existen, es decir, lo que es el patrimonio nacional en materia de infraestructura.

Por lo tanto, nuestro proyecto contiene un fuerte componente de mantenimiento vial, tanto a nivel nacional como departamental. El programa incluye, no solamente recursos para atender la vialidad nacional, sino también programas de apoyo a las Intendencias del interior y a algunos sectores de producción del país. Asimismo, prevé un mejoramiento de las infraestructuras ferroviarias, de las terminales portuarias y de las vías de acceso a las mismas, teniendo en cuenta, particularmente, el desafío que significa una producción como la forestal, que crece a un ritmo realmente sorprendente.

Este Plan considera, además, acciones relativas a otras áreas de infraestructura, como la edilicia del Estado; aquí estamos hablando de locales donde funcionan una gran parte de los servicios públicos. Concretamente, hacemos referencia a aquella infraestructura edilicia de la comunidad que presta un servicio social y, por ende, no tiene un fin de lucro. Asimismo, se incluyen las infraestructuras edilicias vinculadas a los Entes, que también están relacionadas con nuestro Ministerio, tanto en la parte portuaria como en la ferroviaria.

Por otra parte, hemos incluido algunas acciones sobre lo que son los puertos deportivos del país, que están en la jurisdicción de este Ministerio y, a su vez, un programa de mejoramiento de la regulación hídrica de todo el territorio.

También planteamos en este programa una reforma de la gestión del Ministerio y del sector en general. Diría, que hoy en día el tema de administrar y mejorar la gestión es fundamental, sobre todo, cuando se observa que en el presupuesto actual de gastos, alrededor del 65% se destina al funcionamiento del propio Ministerio. Esto conducirá, indefectiblemente, a que un día el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no se denomine más así, porque no va a realizar más obras públicas, sino que estará dedicando la totalidad de su Presupuesto al funcionamiento interno. Por lo tanto, necesitamos hacer una transformación y mejorar la eficiencia del sistema y del organismo. Para ello, estamos planteando diseñar una situación futura, a partir de la actual y tratar de emigrar de una a otra sin que eso signifi-

que un trauma institucional demasiado importante.

Entonces, los principales temas son los cambios organizativos, la capacitación del personal y la informatización de la Administración.

También consideramos que la participación del sector privado en la infraestructura en general ha sido baja, aunque fue muy importante en la operación del transporte. Asimismo, entendemos que hay un conjunto importante de actividades en que el sector privado podría estar aportando su capital y complementando la acción pública. Por lo tanto, en aquellas áreas en que consideramos hay rentabilidad planteamos algunas concesiones de servicios o de obras públicas.

Igualmente, proponemos la tercerización de actividades como forma de mejorar la gestión, delegando en quienes están dedicados a un determinado tema la prestación de un servicio o la ejecución de una obra.

Por otra parte, es nuestra intención buscar la transformación de los empleados del Ministerio, tendiendo a esquemas empresarios, operativos o asociativos que permitan hacer una reconversión laboral real. Esta idea ha sido muy bien recibida por parte de los funcionarios, que son conscientes de que el Estado tiene disfunciones, y se animan a superarlas.

Con relación concretamente a la propuesta presupuestal, nuestro planteamiento es aumentar el nivel de inversiones respecto a los años anteriores. De todas formas, si se analiza la serie histórica desde los 1988 y 1989 en adelante se podrá apreciar que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha tenido un Plan de Inversiones prácticamente constante de U$S 100:000.000, repuntando algo en 1994 a U$S 126:000.000. Para 1996 pensamos en U$S 143:000.000, tope que nos ha impuesto la conducción económica del Gobierno, y U$S 175:000.000 para los años que van de 1997 al final del período. Esto es coincidente con la propuesta del Ministerio al equipo económico.

Quiere decir que estamos planteando una recuperación

presupuestal que, al mismo tiempo, no signifique un mayor peso sobre los recursos locales. Estamos haciendo los máximos esfuerzos para que todas las obras sean emprendidas con endeudamiento externo y para mejorar la gestión de ese financiamiento de modo que nos permita alcanzar niveles del orden del 36% del gasto total del Ministerio, frente a otros del orden del 17%, y en algunos años hasta el 10%.

En todo este proceso de reformas entendemos conveniente que el Ministerio se oriente a disminuir el gasto de funcionamiento y a la prestación efectiva de servicios o ejecución de obras.

En estos conceptos que acabo de exponer creo que están planteados en forma aproximada los temas principales.

Por supuesto que si hubiéramos canalizado todas las inquietudes e ideas que se han presentado, podríamos haber realizado un plan más ambicioso, pero somos conscientes de que en este momento hay una restricción y por eso debemos tratar de ingeniarnos para complementar esta inversión pública con la privada a efectos de lograr un resultado significativamente mejor.

Quizá podríamos ingresar al detalle de cada uno de los programas, pero eso insumiría un tiempo más extenso.

Con relación al contenido del proyecto aprobado por la Cámara de Representantes, se han eliminado algunos artículos presentados en su momento por el Poder Ejecutivo. Algunas de las normas que han permanecido contemplan el aspecto relativo a la mayor competitividad del transporte fluvio-marítimo del país. Es este un tema importante, porque a pesar de que existe una ley de abanderamiento que es favorable en muchos sentidos, resulta que en la actualidad tenemos todavía un buque de bandera nacional con una tripulación de unas 10 personas. Si realmente tenemos interés en que ese sector se potencie, necesitamos ofrecer mejores posibilidades de competitividad a las condiciones regionales del mercado. Allí aparece una serie de normas orientadas en tal sentido.

Otro tema que también nos parece importante es el de

mejorar la competitividad en el Puerto. Existe una serie de gravámenes que afectan a las importaciones y que en su momento tenían determinado fundamento pero que progresivamente lo han perdido. Al respecto, puedo mencionar las disposiciones que hacen referencia a los tributos a las importaciones vinculadas al proceso de retiro del personal de ANSE, que cobraba economías para resarcirse de los costos que había tenido.

En ese sentido hay un planteamiento para disminuir la carga tributaria sobre la importación.

Por otro lado, entre los artículos que consideramos más importantes, se había hecho un planteamiento en la Cámara de Representantes por el que se buscaba mejorar la competitividad en el Puerto de Nueva Palmira. Tenemos una infraestructura pública con dos puertos privados, uno que está operando al lado en condiciones totalmente distintas, y otro potencial, trabajando al norte del puerto público, también en diferente situación. Por consiguiente, ese puerto público, tal como lo ha demostrado la historia, nunca será competitivo. Desde 1990 y durante 4 años no ha movido ninguna tonelada, aunque el año pasado comenzó a operar algún tonelaje con demandas de punta que las terminales contiguas no pueden atender.

Hay allí toda una situación institucional compleja, dado que los silos y las cintas pertenecen al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca y los muelles son administrados por la Administración Nacional de Puertos, pero los terrenos son del Estado y, presumiblemente, Zonas Francas. Respecto a este tema habíamos hecho una propuesta y en ese sentido presentamos un texto sustitutivo, que no prosperó en la Cámara de Representantes. De todas maneras, tal vez podamos encontrar una solución para mejorar la competitividad sin necesidad de recurrir al ordenamiento legal más de lo que los señores Senadores habrán visto ya en el Inciso correspondiente al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

Posteriormente, hay otras normas que hacen al funcionamiento como, por ejemplo, las relativas a la creación de una Dirección de Planificación institucionalizada.

Hace alrededor de veinte años que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene personal en el área de la planificación y lo capacita, pero al no tener una institucionalidad dada por una Dirección y con el presupuesto correspondiente, lo único que hemos hecho cada dos, tres o cinco años es volver a formar gente y recorrer caminos, lo que no nos parece muy adecuado. Por lo tanto, estamos planteando la creación de esa Dirección que no implica un incremento de funcionarios, sino la redistribución del personal que está cumpliendo ese tipo de funciones, pero con una continuidad y estabilidad en el tiempo.

Por otro lado, también aspiramos a la tecnificación de la función del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por tal motivo cuando realizamos la presentación a nivel de la Cámara de Representantes, planteamos que las Direcciones de Hidrografía y Transporte fueran desempeñadas por técnicos vinculados a ese tema como, por ejemplo, ingenieros civiles, aunque quizá se tratara de una visión un poco corporativa.

En ese sentido, ha quedado un texto que creo que sería bueno complementar, a fin de que además de poseer notoria solvencia en las áreas respectivas, se trate de profesionales universitarios, por lo menos en términos generales.

Después existen algunos artículos de menor relieve y, por otro lado, el tema que refiere a las terminales de pasajeros en el país. Ellas han sido financiadas de variadas formas: algunas con recursos municipales y otras con aportes del Gobierno Nacional, pero la realidad indica que cada vez más están cobrando el derecho de andén y de torre a las empresas. Entonces, debemos tener en cuenta que la empresa a la que se le cobra por este concepto no tenga incluido en la tarifa ese costo, por lo que entendemos que lo más lógico sería que el mismo se transfiriera al usuario.

Indudablemente, es un tema bastante opinable y si bien, por ejemplo, en la Terminal Tres Cruces se sigue este criterio, en el resto no sucede lo mismo. El no reconocimiento de un mecanismo de este tipo llevará a que tengamos que establecer un tarifario sumamente complejo, porque dependerá de los recorridos que realicen, las terminales que toquen,

etcétera, por lo que, repito, nos parece que lo más sano es que no se cobre en ninguna terminal o que se habilite a traspasar el costo a los usuarios.

Por último, está el tema vinculado a la Ley de Prevención de Accidentes donde, a nuestro juicio, hay algunos cambios que mejoran el planteamiento original.

SEÑOR GARGANO.- Me gustaría que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas pudiera sintetizar el conjunto de inversiones, sobre todo en lo relativo a la red vial nacional. Sería importante conocer el gasto en mantenimiento y obras durante el quinquenio, en dólares, para tener una imagen comparativa de lo que ha hecho en el Ejercicio 1985-1990, en el que el actual Ministro era Director de Vialidad, con el de 1990-1995.

Concretamente, quiero determinar si el gasto de inversiones se corresponde con las metas que aparecen en el Anexo que nos hizo llegar el Poder Ejecutivo en cuanto a medir la eficacia y lo programado, en virtud de que advierto que existe una propuesta de mejorar el estado de dicha red vial llevando a la condición de bueno alrededor de 1.800 kilómetros. Insisto, deseo saber si el objetivo se corresponde con el nivel de inversiones previsto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Con relación a la primera pregunta vinculada a los actuales niveles de inversión de acuerdo con los de la pasada Administración, debo decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha perdido nivel presupuestal durante todos estos años y, por lo tanto, capacidad de hacer. Cabe destacar que esta situación se ha dado por dos motivos: porque ha descendido el monto total de recursos y porque ha aumentado el gasto interno. De todas formas, en este nuevo Presupuesto se plantea un incremento de los rubros de obras públicas que tiende a mejorar esa situación.

Por ejemplo, si lo medimos en términos de poder adquisitivo de la construcción, U$S 100:000.000 en 1989 equivaldrían a U$S 135:000.000 en el presente año. Parecería que el transporte en general podría correlacionarse con otros

temas que normalmente tienen una elasticidad prácticamente unitaria entre crecimiento del Producto Bruto Interno e infraestructura. En ese caso, nos planteamos que en 1989 el país tenía U$S 8.700:000.000 y en la actualidad tiene U$S 17.000:000.000. Entonces, si lo trasladáramos a lo referido a obras públicas, sobre U$S 100:000.000 de Presupuesto en 1989, en 1996 deberíamos estar hablando de U$S 200:000.000. Todos somos conscientes de que hay una restricción y que en este arbitraje hay otros sectores que también están requiriendo sus recursos.

Con respecto al tema de la evaluación de resultados, cabe señalar que todo este programa surge de la aplicación de un complejísimo sistema en el cual se alimentan más de 400 tramos de red del país y donde se simula el deterioro de las carreteras y las acciones previstas dentro del Plan. Se trata de un modelo desarrollado por el Banco Mundial y el Instituto de Tecnología de Massachusetts desde hace muchos años, que posteriormente fue calibrado en Kenya, Brasil, India y varios otros lugares. Concretamente, consiste en la simulación de todo ese proceso, lo que nos permitirá saber cuál será el índice del estado que se va a tener en cada uno de los tramos de la red a lo largo de los años. De allí surgen los indicadores de gestión que se plantean en la reforma del Estado y que debe ser a los que hace referencia el señor Senador.

Seguramente lo que tiene en su poder es la síntesis de cómo va evolucionando la red para que las carreteras que están mal pasen a estado regular, éstas últimas pasen a estar bien, etcétera.

En términos cuantitativos, el Plan prevé aumentar la cantidad de kilómetros en buenas condiciones --me refiero a red vial nacional-- de 3.213 en 1994 a 5.075 en 1999 y reducir, simultáneamente, las extensiones de red en estado regular de 2.377 a 1.778 y la de mal estado de 3.039 a 1.776. Por supuesto que, como decíamos antes, si la holgura nos hubiera permitido tener un presupuesto mayor, habríamos podido conseguir tener una menor cantidad de kilómetros en mal estado y otra cantidad menor de kilómetros en estado regular.

SEÑOR GARGANO.- Escuché con mucha atención la respuesta brindada por el señor Ministro. Lo que quiero saber --y seguramente él me responderá afirmativamente-- es si los recursos adjudicados permiten, efectivamente --hecho el plan en forma simulada-- cumplir con los objetivos propuestos. Supongo que se habrá calculado también el hecho de que si sigue el proceso de aumento del costo de la construcción en este quinquenio, habrá un gasto mayor en dólares. En definitiva, el presupuesto tiene que adecuarse sistemáticamente para poder cumplir con las metas proyectadas.

Para ser más claro, podemos decir que en el quinquenio 1985-1990
--en ese Período quien habla era presidente de la Comisión de Transporte y Obras Públicas-- se llegó a invertir al principio, en los primeros años, casi U$s 150:000.000 anuales en la recuperación de la red vial. Mientras que en el último año, si no recuerdo mal, la inversión fue de U$S 120:000.000. Entonces, quiero saber cuánto se invierte ahora para poder comparar el grado de eficiencia de la tarea y de la inversión, ya que en esta materia, mantener el ritmo de la inversión, significa cuidar lo invertido, tratar de que la obra no se destruya en el transcurso del tiempo y no tener que volver a empezar de cero en muchos casos. Concretamente, quisiera que el señor Ministro hiciera una reflexión sobre este tema.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Apelando a mi memoria, si no recuerdo mal, en 1985, todavía teníamos algunos coletazos de la crisis que tuvo lugar en 1982, por lo que los niveles de inversión real se situaban en alrededor U$S 40:000.000 por año. En los años siguientes, esta cifra fue aumentando. Así, en 1986 la inversión real se ubicó en los U$S 75:000.000 aproximadamente; en 1987 se mantuvo más o menos en esa misma cantidad. Antes de proseguir, aclaro que estoy hablando de inversión real, lo que significa que no estoy contando los gastos de funcionamiento. En 1988, hubo un incremento sustantivo de la inversión, llegando a situarse en aproximadamente U$S 100:000.000, para descender en 1989, a raíz de la coyuntura que se vivió, hasta los U$S 70:000.000 ó U$S 60:000.000.

Si comparamos estas cifras con los valores que estamos presentando en el Cuadro N°7 de este documento, podremos ver que, en relación con el año 1995, tenemos un incremento sustantivo, ya que se pasa de U$S 75:000.000 totales a U$S 105:000.000. Los U$S 30:000.000 totales son íntegramente volcados a la realización de obras. Todo esto significa que estamos volviendo a los niveles de U$S 70:000.000 ó U$S 75:000.000, aunque evidentemente esta última cifra en la actualidad no es equivalente a la misma cantidad de aquel momento.

Si miramos al año siguiente, es decir, a 1997, vemos que se mantiene ese mismo nivel de U$S 105:000.000. Debe tenerse en cuenta que estamos diciendo lo que es posible. Por supuesto, nos gustaría tener menos cantidad de kilómetros en mal estado y menos en estado regular, de la que tenemos. Sin embargo, en lo que respecta a los compromisos a realizar, hay que establecer una diferencia entre lo deseable y lo posible. Si comparamos esto con los niveles de inversión de aquel momento, podemos afirmar que ahora ellos son menores. Pero creo que en aquella oportunidad también se dio una situación en la que no sólo logramos conservar lo que era el patrimonio del país, sino además el patrimonio vial.

Yendo concretamente a la contestación de la pregunta formulada sobre si los resultados son consistentes con el Plan que se presenta, decimos que sí lo son. Y esto surge de estudios de simulación, con posteriores chequeos y demás. Por esa razón, nos estamos comprometiendo en lo que respecta a los resultados. Esta es una de las cosas más importantes, ya que el hecho de estar comprometiéndonos a obtener resultados significa que en el momento de rendir cuentas no solamente enviaremos un informe de la cantidad de dinero invertido en el Ejercicio, sino también de las unidades físicas, o sea el significado físico que tuvo la ejecución presupuestal del año anterior. Y si nos estamos comprometiendo a lograr resultados, es porque estamos seguros de que vamos a cumplir; los señores Senadores saben muy bien que nadie se comprometería a algo así, y menos frente al Parlamento, si no está seguro de poder cumplir.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay más comentarios que realizar,

la Comisión ingresa en el analisis del articulado.

Léase el artículo 271.

(Se lee:)

"Artículo 271.- Créase el Programa 009 "Servicios para la Planificación del Transporte y para la Formulación y el Seguimiento de los Planes de Inversión a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas" cuya unidad ejecutora será la Dirección Nacional de Inversiones y Planificación. Dicha unidad ejecutora funcionará integrando en sus cuadros administrativos al Instituto de Planificación del Transporte e Infraestructura creada por Resolución de 26 de noviembre de 1992, a la Asesoría Económico-Financiera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la División Inversiones de la Dirección Nacional de Vialidad del citado Ministerio.

El programa estará dirigido por un ingeniero, contador o economista designado al amparo de los dispuesto en el artículo 557."

______ En consideración.

La Mesa omitió hacer una aclaración necesaria. Tomamos como base de votación lo que se aprobó en la Cámara de Representantes, lo que no es obstáculo para que cuando tengamos que considerar algún artículo que no hubiera sido sancionado allí, el señor Ministro pueda hacer comentarios a propósito de él.

SEÑOR SARTHOU.- Quisiera saber cuáles son los artículos desglosados.

SEÑOR PRESIDENTE.- Los artículos desglosados son los siguientes: del 275 al 279 inclusive y el 282, 285 y 289.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- Quisiera hacer una aclaración muy breve. Está equivocada la referencia al final del segundo inciso, ya que no es al artículo 557, sino que es al artículo 560.

SEÑORA ARISMENDI.- Naturalmente que quienes integramos la

Comisión de Transporte y Obras Públicas estamos en mejores condiciones que los señores Senadores que no han tenido la oportunidad, como nosotros, de dialogar de manera fluida y permanente, tanto con el señor Ministro y su equipo, como con los distintos actores que, de una u otra manera, están vinculados a esta propuesta presupuestal.

Por otra parte, deseo señalar que tenemos claro que el Plan de Inversiones, que en este momento se está discutiendo en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, está íntimamente relacionado con el Programa y el Plan quinquenal propuesto por el Ministerio. Entonces, la pregunta que deseo plantear a la Mesa es si el criterio que se va a seguir es ir comentando una a una las disposiciones incluidas en este Inciso sin que posteriormente se vote, puesto que el Plan de Inversiones está condicionado a este proyecto de ley de Presupuesto. Aquí hay planteos de transformación muy importantes venidos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que debo decir se nos hicieron llegar con mucha antelación a los integrantes de la Comisión competente. Lo que hoy recibieron los restantes señores Senadores, en su momento se nos hizo llegar, y no sólo tuvimos la oportunidad de acceder a esta documentación en forma anticipada, sino, además, de conceder audiencias a actores involucrados como, por ejemplo, las trasnacionales vinculadas al tema forestal que, de una u otra manera, determinan lo que tiene que ver con la red vial y el plan de transporte a nivel de ferrocarriles y de puertos.

En síntesis, lo que deseo saber es si simplemente vamos a recorrer el articulado con las explicaciones del Ministerio, porque supongo que las disposiciones no van a ser votadas en el día de hoy.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé en qué momento podremos votar este Inciso si es que no lo hacemos hoy. Creo que tenemos un problema de plazos y no podemos dejar las votaciones para más adelante, porque es probable que así no lleguemos a aprobar el proyecto de ley dentro del plazo que fija la Constitución.

SEÑOR SANABRIA.- Soy partidario de mantener el mecanismo utilizado hasta el presente. Esto es, que avancemos en la

consideración de los artículos que no han sido trasladados a la Comisión Especial de Artículos Desglosados y, naturalmente, en aquellos cuya postergación no ha sido solicitada o no existen dudas, puesto que la presencia del señor Ministro nos permite ir analizando disposición por disposición y proceder a su posterior votación.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa entiende que hay dos procedimientos a adoptar, que son coincidentes. El primero, que se ha aplicado en todos los Incisos, es que cuando se tiene alguna duda, se solicita el aplazamiento del artículo; el segundo, que frente a una disposición aprobada hoy, que luego pueda colidir con lo que venga de la Comisión de Transporte y Obras Públicas --que tiene a su estudio el Plan de Inversiones-- decidamos su reconsideración. Pero dejar todo el Inciso pendiente de votación, me parece que es complicar el trabajo de esta Comisión.

En consecuencia, y dado que no se ha solicitado el aplazamiento de este artículo, sugiero que se vote.

SEÑOR GARGANO.- Lamento no haber podido escuchar la intervención de la señora Senadora Arismendi; pero me parece que la intención no es que no hagamos nada en el día de hoy, sino no tratar aquello que tenga una directa vinculación al Plan de Inversiones.

Puesto que me gustaría tener una idea más clara de hacia dónde conduce el planteo de la señora Senadora Arismendi, le pediría que lo reiterara.

SEÑORA ARISMENDI.- Decía que aquí hay una serie de transformaciones muy importantes en materia de transporte que están vinculadas a una serie de criterios que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos ha explicado y desarrollado ampliamente. Pero también hay otros actores involucrados como, por ejemplo, los vinculados al plan de transporte de carga, que inclusive han planteado algunas solicitudes que, a su vez, están ligadas a planteamientos hechos en la Comisión por representantes de las trasnacionales forestales. Por lo tanto, creo que sería un poco difícil de dilucidar el tema sin verlo a la luz de esa relación que, quienes integra-

mos la Comisión de Transporte y Obras Públicas, conocemos más de cerca. Se podría decir que corremos con más ventajas respecto a los miembros de la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda.

En síntesis, pienso que es muy difícil ver separado del Informe que la Comisión de Transporte y Obras Públicas aquellos artículos que no forman parte del Plan de Inversiones, pero que están estrechamente vinculados a él.

SEÑOR GARGANO.- Sugiero que vayamos viendo el articulado y que cuando haya alguna duda se solicite el aplazamiento concreto de la disposición.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 271.

(Se vota:)

____________ 11 en 11. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Léase el artículo 272.

(Se lee:)

"Artículo 272.- La designación de los cargos de Director Nacional de Hidrografía, Director Nacional de Transporte, así como la del Director General de Transporte por Carretera, deberá recaer en personas de notoria solvencia y conocimiento en la materia, lo que se expresará en la resolución correspondiente."

________ En consideración.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Como decía hace unos momentos, en el proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo se hablaba de que los cargos de Director Nacional de Hidrografía, Director Nacional de Transporte y Director General de Transporte por Carretera, serían desempeñados por ingenieros civiles. Pero la Cámara de Representantes consideró que era excesivamente sectario el planteo de que sólo estos profesionales pudieran desempeñar esas funciones. Ahora bien; pienso que tal como ha quedado redactado el artículo se pierde el sentido original que tenía nuestra propuesta, que es que realmente exista idoneidad y

un buen nivel en la conducción de estas áreas tan importantes para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, máxime si tenemos en cuenta lo que ha sido la tradición en esta materia. En este sentido, debo acotar que la Dirección Nacional de Hidrografía ha sido desempeñada en muchas oportunidades por personal que, de pronto, teniendo relación con el tema, un poco carecía de conocimiento profundo de áreas tales como, por ejemplo, el manejo de los recursos hídricos. Así, personas vinculadas a la Armada Nacional han sido Directores de estas oficinas y esa vinculación, no necesariamente quiere decir que tengan conocimiento en lo que hace a la parte de relevamiento de ríos, a la navegación, a la ingeniería de costa, etcétera. En realidad, los proyectos hidráulicos, los vinculados al riego, a la regulación hídrica y a la administración de los recursos hídricos en el país, no son disciplinas que estén directamente relacionadas, y de allí nuestro planteamiento en cuanto a que esos cargos fuesen ocupados por ingenieros civiles.

Por lo tanto, aspiraríamos a que se incorporara en la redacción del artículo la condición genérica de profesional universitario y no la de ingeniero civil.

SEÑOR MICHELINI.- Concretamente, quisiera saber cuál sería la redacción propuesta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Diría así: "Deberá recaer en profesionales universitarios de notoria solvencia y conocimiento en la materia." Luego, seguiría la misma redacción.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiere decir que el vocablo "personas" se sustituiría por "profesionales universitarios".

SEÑOR ITURRALDE.- No comparto la nueva redacción, así como tampoco la original.

Creo que la idoneidad técnica --aunque, históricamente, se haya caído en excesos-- no habilita a que limitemos el tema solamente a los profesionales universitarios o a determinados profesionales universitarios, porque creo que hay gente muy solvente en todas las materias, más allá de tener aquella condición.

Por lo tanto, voy a votar el artículo con la redacción que se le dio en la Cámara de Representantes, por lo que solicitaría a la Presidencia que lo someta a votación.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- Nos parece muy bien que la votación de los artículos se realice, tal como lo marca el Reglamento, no sin antes señalar lo siguiente.

Personalmente, leí con detenimiento la discusión que tuvo lugar en la Cámara de Representantes, donde el Ministerio tuvo oportunidad de hacer una fundamentación en dos etapas.

No comparto la que efectuó el señor Ministro en la primera etapa, en donde restringía estrictamente a ingenieros civiles el ámbito del cual se podía seleccionar profesionales.

Sin embargo, la segunda fundamentación que realizó el señor Ministro en relación con profesionales universitarios, es atendible. En la actualidad, en varias áreas del quehacer nacional --dentro del ámbito que está expresando este artículo-- estamos enfrentando tareas de enorme importancia, y voy a dar un ejemplo.

Durante casi ochenta años, los rendimientos del trigo por hectárea en el Uruguay se ubicaron en los 1.200 kilos; en la última década pasaron a un promedio de 2.300 kilos, aproximadamente; y en este momento, en la zona sur del país, se está trabajando con rendimientos de 14.000 kilos por hectárea, mediante la incorporación de riego. Esto no se puede hacer en forma masiva, si antes no se efectúa un reordenamiento hídrico y la incorporación de variedades nuevas, que ya estaban presentes en la década del ochenta, aunque con algunos problemas. Pero el elemento determinante de ese rendimiento --después del relativo a las variedades-- fue el del riego masivo, y precisamente éste, para llegar a rendimientos que permitan un buen desarrollo de la granja --en áreas tales como la suidicultura, de la avicultura, etcétera-- exige un reordenamiento hídrico del país.

Por lo tanto, no se trata solamente de que el profesio-

nal que dirige el área tenga competencia e idoneidad en el manejo de los elementos que, tradicionalmente, están presentes. Por el contrario, se trata de conseguir gente de primera línea, que sea capaz de imaginar hacia dónde debemos apuntar. Esto no quiere decir que una persona que no sea profesional universitario no pueda tener esa actitud y aptitud.

Sin embargo, me siento muy comprometido, desde este Parlamento, con la búsqueda de la profesionalización de la función pública, de modo que me permita seguir defendiendo --como lo he hecho hasta ahora-- el papel que debe cumplir el Estado y el sector público. Para ello, debemos buscar establecernos algunas obligaciones como país y como Estado. Una de ellas es asegurar que exista un margen de maniobra de parte del jerarca para la designación de los encargados de esas áreas. Entonces, lo que el Parlamento está indicando, de algún modo, a los jerarcas como aspiración es que este margen de maniobras esté acotado a gente que pueda asumir la actitud y la aptitud de ubicarse más allá de la punta tecnológica que hoy estamos manejando.

Por lo expuesto, reitero lo que manifesté al principio, en el sentido de que no comparto que los ingenieros civiles sean los únicos capaces de hacer esta tarea; pero si hablamos de profesionales universitarios, vamos a estar acotando la discrecionalidad del jerarca. Y en este sentido estoy dispuesto a acompañar la propuesta que se ha hecho.

SEÑOR ITURRALDE.- Preguntaría al señor Senador Fernández Faingold si cree que un procurador o un egresado de la Escuela de Administración cumpliría los requisitos para ocupar el cargo.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- Dije que compartía la segunda fundamentación del señor Ministro y no la primera.

La segunda fundamentación habla de profesionales universitarios en general, y quiero que el jerarca tenga alguna acotación. No estoy seguro de que los ingenieros civiles sean los únicos capaces de desempeñar esta tarea. Un ingeniero agrónomo que tenga un PHD en manejo hídrico, quizá esté más calificado para esa función que un ingeniero civil.

Entonces, no quiero decir que los más indicados sean los ingenieros civiles, así como tampoco alguien que sólo sea idóneo. Digo esto porque no me quiero colocar en el manejo correcto de la tecnología actual --para la que podemos tener gente idónea-- sino que quisiera que el jerarca de esa dependencia estuviera en la punta tecnológica del mundo e, incluso, hiciera sus aportes a ese desarrollo.

Por ejemplo, si miramos lo que sucede con INTERNET, veremos que hay alrededor de sesenta canales de acceso al examen de proyectos de regulación hídrica, que no han sido incluidos por gobiernos ni por ingenieros civiles, sino por gente que está manejando, por ejemplo, este tipo de emprendimiento.

Por lo tanto, soy partidario de que exista algún acotamiento a la discrecionalidad del jerarca. No se me ocurre que la mejor forma sea la de dar la lista de quienes serían idóneos desde el punto de vista académico, pero quiero establecer un primer acotamiento como incitación, no sólo al jerarca actual, sino a los futuros, a que, efectivamente, se busque en el país esa franja de gente que esté más cerca de lo que, a mi juicio, necesitamos.

No me gusta establecer este tipo de restricciones, pero creo que ésta es un área en la que es bueno hacerlo, porque es una señal positiva que estamos dando al país y a la propia Universidad que, entre las distintas profesiones, no está formando suficiente cantidad de gente en el sector de regulación hídrica.

Por lo expuesto, voy a acompañar el cambio de redacción que se propone.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizá la solución sea agregar la palabra "preferentemente".

SEÑOR ASTORI.- En principio, discrepo con la sugerencia del señor Presidente.

Brevemente, diré que comparto integralmente la exposición que acaba de efectuar el señor Senador Fernández

Faingold. Pienso que estos temas hay que analizarlos a la luz de la situación específica a la que refieren, y que no puede haber criterios generales.

Personalmente, reconozco que hay ciertos casos de dirección donde la solvencia técnica no debería limitarse a la formación terciaria --como aquí se exige-- pero estoy seguro que en este caso sí tiene que haberla.

Por tal motivo, creo que es absolutamente correcto hablar de profesionales universitarios, no sólo para limitar la discrecionalidad del jerarca --criterio que comparto-- sino también para decir que en estos cargos --donde, a mi juicio, el país se está jugando prioridades estratégicas fundamentales, como las que señalaba el señor Senador Fernández Faingold en su exposición-- hay que elevar la plataforma de solvencia técnica a los niveles que se entienda convenientes.

Reitero que, en mi modesta opinión, el nivel a exigir en este caso es el terciario, y si fuera superior, tanto mejor.

Finalizo mis palabras, adelantando que voy a acompañar la redacción propuesta y la fundamentación que se ha hecho al respecto.

SEÑOR SEGOVIA.- Con respecto a este planteamiento, comparto totalmente lo expresado por el señor Ministro en el sentido de que estos cargos se centren en los ingenieros civiles y de que la redacción actualmente propuesta no pierde este sentido original. Considero que con la expresión: "profesionales universitarios de notoria solvencia" estamos afirmando la idoneidad y la solvencia y, al mismo tiempo, establecemos algunas restricciones.

También comparto las manifestaciones del señor Senador Fernández Faingold, --y no voy a dilatar más la intervención en ese sentido-- porque creo que éste es un buen mecanismo, además, para prever la cercana presencia del MERCOSUR, que traerá una gran cantidad de idóneos que pueden tener un firme criterio en ese sentido pero que, a su vez, podrían no contar

con respaldos técnicos. A este respecto, expresando que deberán ser profesionales universitarios, se limitará, en principio, la presencia de algunos idóneos y se justificará la severidad con que se van a regir las Direcciones de organismos muy importantes en este proceso de desarrollo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En primer lugar, correspondería votar el artículo tal como viene de la Cámara de Representantes y, en caso de que la votación resulte negativa, se pondrá a votación la propuesta del señor Ministro --que la Mesa hace suya-- en la que se modifica la palabra "personas" por la expresión "profesionales universitarios".

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 272 con el texto venido de la Cámara de Representantes.

(Se vota:)

__________1 en 13. Negativa.

SEÑOR ASTORI.- Aprovechando la oportunidad de que se va a modificar la redacción, incluyendo la expresión "profesionales universitarios", propondría el siguiente texto: "La designación de los cargos de Director Nacional de Hidrografía, Director Nacional de Transporte y Director General de Transporte por Carretera, deberá recaer en profesionales universitarios de notoria solvencia y conocimiento en la materia, lo que se expresará en la resolución correspondiente." La modificación introducida consiste en sustituir "así como la del" por "y", ya que la primera expresión no tiene sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 272 con las dos modificaciones propuestas.

(Se vota:)

12 en 13. Afirmativa.

Léase el artículo 273.

(Se lee:)

"Artículo 273.- Establécese que el régimen semanal de horas extras que debe cumplir el personal embarcado en los buques de bandera nacional, afectados al transporte regional y de ultramar, podrá sobrepasar el máximo de horas extras a que refiere el artículo 5° de la Ley N° 15.996, de 17 de noviembre de 1988.

Las horas extras a que refiere la citada norma, se pagarán con el 50% (cincuenta por ciento) de recargo sobre el salario que corresponda en unidades basadas sobre el valor hora ordinaria de los días laborables."

——En consideración.

SEÑOR SARTHOU.- El inciso segundo de este artículo rebaja el porcentaje de pago de la hora extra y me gustaría conocer su fundamento, porque, en realidad, estas horas extras serán las que excedan las horas diarias previstas en la Ley N° 15.996. Por lo tanto, se trata de horas más penosas y, como se recordará, las horas extras se abonan con un mayor salario en función de la mayor penosidad que provocan, que superan los elementos de normalidad que plantea la citada ley. Entonces, parecería muy inconveniente que la hora extra más penosa vea rebajado su porcentaje, que actualmente es del 100%, al 50%.

Me resulta muy difícil aprobar esta disposición porque el trabajador que realiza un trabajo que lo perjudica más, recibirá una remuneración del 50% de la hora normal.

Reitero que este criterio no me parece adecuado por lo que solicitaría al señor Ministro que aclarara la intención de esta norma que, de pronto, es motivada por razones económicas. De todos modos, aquí estamos teniendo en cuenta aspectos fisiológicos que debemos proteger en el trabajador. Además, el mayor recargo hace que sea más restringido el número de horas extras que se realizan y si las facilitamos crearemos un inconveniente para la vida y la salud del trabajador.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa tiene anotados dos pedidos más

de intervención a los que, si el señor Ministro no tiene inconveniente, haremos lugar en este momento para que la respuesta se pueda realizar en forma global.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Estoy de acuerdo, señor Presidente.

SEÑOR GARGANO.- Me voy a limitar a trasladar a la Comisión las manifestaciones que nos ha hecho llegar el Sindicato Unico Nacional de Trabajadores del Mar y Afines, que me parecen pertinentes y comparto en su totalidad.

Aquí se dice, con referencia al artículo en consideración, que se libera la cantidad de horas extras y que el Sindicato no acepta que el pago del excedente de las 8 horas se abonen al 50%, porque considera a esta medida como una rebaja salarial. Además, se expresa que los argumentos esgrimidos en parte de la fundamentación del proyecto, dan a entender que el tripulante está cobrando por la simple permanencia en el buque, cuando en los hechos solamente se cobran las horas extras reales trabajadas. También se manifiesta que la disposición se contradice con la normativa vigente, la cual regula la relación entre armadores y tripulantes. Este sindicato no acepta ni entiende por qué se discrimina a los trabajadores marítimos del resto de los trabajadores privados del país, sumado al hecho de que, además, en los barcos la hora extra no es optativa. Se dice que de esta manera se quita el derecho al descanso normal, quedando al libre albedrío de las empresas aumentar la cantidad de trabajo, dado que las horas extras resultarán más baratas, corriéndose el riesgo, además, de reducir las pocas plazas de trabajo que aún se posee ya que la rebaja de la remuneración del trabajo extraordinario podría aparejar una menor cantidad de personal en los buques.

Creo que, tanto en su concepción como en su argumentación, este planteamiento es extraordinariamente claro y lo compartimos en su totalidad.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- No sé si este es el ámbito adecuado para mantener una discusión de carácter general sobre la hora extra. Simplemente, quería señalar que cuando

en la década del 80 el Poder Ejecutivo dio iniciativa a un proyecto de ley que establecía las limitaciones en la cantidad pero, fundamentalmente, en la forma de remunerar la hora extra, lo hizo para tratar de desestimular a este procedimiento como mecanismo de complementación salarial y para promover la negociación de los salarios que lo requieran. Por otro lado, se intentaba que se generaran más puestos de trabajo y, finalmente, en aquellos casos en que realmente hubiese que desarrollar horas extras dentro de condiciones normales de trabajo, éstas fuesen bien remuneradas.

Se trataba de una serie de principios que intentaban actuar en forma conjunta.

¿Cuál es el efecto de aplicar los principios generales a la actividad a que se refiere el artículo 273? En primer lugar, se pierde fuertemente competitividad por la operación que hoy representa lo que es, tal vez, su factor clave en el ámbito del transporte marítimo. En segundo término, como resultado de esta pérdida de competitividad, no hay abanderammiento en el Uruguay y los trabajadores nacionales -- a los que protegemos tan bien-- pasan a prestar funciones en barcos panameños, bajo la legislación de ese país, donde son peor remunerados y donde se defienden menos sus intereses que con la ley uruguaya, aun con la modificación que propone este artículo 273.

Creo que debemos tener mucho cuidado de no alejarnos del funcionamiento real de las relaciones de trabajo y de la creación de fuentes de empleo en el Uruguay, en defensa de soluciones que, primero, aceptan comparaciones muy favorablemente con el Derecho Comparado y, en segundo lugar, tienen como objeto tratar de desarrollar un sector en el que en la actualidad existen aproximadamente cuatro veces más personas en los Registros que puestos de trabajo. El efecto que podría tener una norma de este tipo es hacer mucho más parecido el número de gente trabajando que el que está anotado en los Registros y que, con el conjunto de las garantías que contiene la legislación uruguaya --aun con la modificación propuesta por este artículo-- estarían en mucho mejores condiciones que la que hoy tienen en barcos de otras banderas, en los que hay un enorme interés en trabajar, como

consecuencia de la falta de empleo.

Creo que en este caso tenemos que aplicar el principio de realidad para nuestro país y buscar en el Parlamento una solución adecuada, intermedia --pienso que a través del artículo 273 se puede lograr-- dirigida a estimular la creación de puestos de trabajo y, al mismo tiempo, garantizar el mantenimiento de condiciones aceptables, mejores que las que actualmente tienen los trabajadores del mar, que son de carácter alternativo.

SEÑOR SEGOVIA.- Simplemente, deseo hacer una aclaración complementaria. Tal vez sea difícil manejar la posibilidad de que la norma incida en un mayor número de puestos de trabajo. El hecho importante --lo había mencionado antes el señor Ministro-- es que actualmente existe sólo un barco de bandera nacional. Los tripulantes uruguayos reciben una capacitación especial en escuelas técnicas de nuestro país, a diferencia de los de otros países, pero la legislación vigente no crea incentivos para ellos. Concretamente, carecen de incentivos para incorporarse a banderas nacionales, no sólo por este hecho, sino también por las diferencias de posibilidades en el trabajo.

Esto es muy notorio en el transporte de carácter fluvial, al que se están incorporando una gran cantidad de barcos de bandera paraguaya, que es la que ofrece menores salarios, menos exigencias y más bajos costos de circulación, tanto en aguas territoriales de la Hidrovía como en aguas del Río Uruguay.

Por lo expuesto, considero que este artículo debería ser objeto de una mayor meditación. Confieso que no estoy seguro de proponer su aplazamiento pero, reitero, es necesario meditarlo más, puesto que hay una real incidencia en el salario de tripulaciones uruguayas. Pienso que ese hecho justificaría el aplazamiento de la norma.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- El señor Senador Fernández Faingold ha realizado una fundamentación de este artículo que a nuestro juicio es adecuada.

De acuerdo con el Derecho Comparado y con la doctrina, la imposición de tiempos máximos para la jornada tiende a desincentivar el trabajo extraordinario, penalizándolo con retribuciones superiores a las que corresponden a las horas normales.

Creo que resultaría interesante conocer el régimen que estamos proponiendo. El trabajador desempeña su labor durante ocho horas, y luego hace ocho horas extras adicionales que sí están comprendidas en el régimen del recargo del 150%; sin embargo, las horas que exceden a esas ocho semanales son, precisamente, las que proponemos que tengan un recargo del 50%.

Este tema está muy vinculado a un hecho muy particular: en general, la mano de obra se mueve en mercados donde hay alternativas, pero en el barco, una vez que se está en el mar con determinado personal, no hay adónde recurrir. No sucede lo mismo, reitero, en un mercado urbano o rural, donde hay una oferta de mano de obra fluida.

Precisamente, con estas ocho horas extras que sí tienen el recargo del 150% se contemplan situaciones como, por ejemplo, la del personal embarcado que no tiene continuidad sobre el barco porque, al final de la jornada de trabajo, regresa a su casa. Para ese personal rige la hora extra con el mismo criterio, aplicándose el mismo recargo del 150% hasta ocho horas.

SEÑOR GARGANO.- Simplemente, voy a hacer dos aclaraciones.

A pesar de que se ha solicitado el aplazamiento de este artículo, deseo dejar constancia de mi discrepancia con dos aspectos que se han señalado en la Comisión.

En primer lugar, no se puede obtener la competitividad exclusivamente sobre la base de la rebaja del salario; por lo menos, parece no ser la norma. De lo contrario, para ser competitivos quizás tendríamos que llegar a los niveles en que se plantea el trabajo esclavo en el Medio Oriente. Y entiendo que la solución no puede ser esa.

En segundo término, el país tiene --y en el Parlamento hemos intervenido en su elaboración-- leyes de abanderamiento que otorgan enormes facilidades para que se registren buques de bandera nacional, con beneficios fiscales muy importantes. Incluso, hay gestiones para introducir cambios que faciliten aún más el registro.

En tercer lugar, confieso que discrepo con el señor Ministro, puesto que la disposición no dice lo que él ha mencionado. El inciso segundo del artículo 273 expresa: "Las horas extras a que refiere la citada norma" y, al final del primer inciso, se menciona al artículo 5° de la Ley N° 15.996, pero no lo que dispone el inciso precedente. De acuerdo con lo que ha mencionado el señor Ministro, las horas excedentes a las ocho extras semanales serían las que se pagarían con un recargo del 50%; sin embargo, tal como está redactada la norma, se hace referencia a las horas extras en general, es decir, al artículo 5° de la Ley N° 15.996.

De modo que voy a votar el aplazamiento de esta norma porque, incluso desde el punto de vista de su contexto, no se entiende como lo explicaba el señor Ministro.

SEÑOR SARTHOU.- Estoy de acuerdo con el aplazamiento de esta norma, a fin de no ingresar en una polémica sobre el tema, ya que discrepo con los aspectos relacionados con las horas extras.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: en reiteradas oportunidades se ha legislado intentando captar abanderamientos a través de excepciones y exoneraciones fiscales importantes, pero no hemos tenido éxito. Las leyes anteriores otorgaban una serie de bondades a quienes abanderaran buques con la bandera uruguaya, pero no ha dado resultado. Ahora, se presentan tres artículos que podríamos sentirnos tentados a votar, pero desearía que se aplazaran porque no tengo seguridad de que en este caso convenga correr a la baja.

Digo esto porque considero que no podemos competir con Panamá, así como tampoco con otros países.

Me parece necesario estudiar más el tema, a fin de

encontrar mecanismos --no el de tratar de competir a la baja con Panamá-- que nos permitan aumentar el número de embarcaciones; creo que en este momento sólo hay una. Esas embarcaciones podrían ser menores --como las argentinas, donde una cantidad son veleros-- o, de lo contrario, podrían ser más sofisticadas.

Me da la sensación de que tratar de competir a la baja --ponemos el caso de Panamá, pero hay otros países-- puede ser una carrera perdida de antemano. Lo que se busca es dar trabajo, intentando que los profesionales de esta materia tengan remuneraciones acordes y que haya abanderamientos uruguayos. Por lo tanto, es necesario buscar los nichos de mercado y analizar la legislación que existe al respecto.

Reitero que tengo algunas dudas en cuanto a votar este artículo con la teoría anterior de ir a la baja cuando, en realidad, en este caso habría que buscar nichos de mercado. Como no soy idóneo en la materia, me gustaría estudiar un poco más el tema y ver si el Ministerio tiene alguna idea que esté en concordancia con esto.

En cuanto al otro tema, en cualquier actividad se da la situación de que la hora extra bien pagada desestimula su contratación y estimula el empleo, pero un barco no es un mercado abierto, sino cautivo. Cuando la hora extra es muy baja, se toman de antemano menos trabajadores. Como las reglas están predeterminadas, si se dan situaciones muy complicadas, se recurre directamente a las horas extras y se desestimula tener prevención sobre las cosas que puedan suceder. Cuando en un barco hay que hacer horas extras, no hay posibilidad de optar. No sólo me refiero a situaciones de desgracia, como una tormenta; puede haber, simplemente, un compañero enfermo y hay que cubrir su puesto. Entonces, reitero, la hora extra es prácticamente obligatoria. De manera que habría que buscar mecanismos para que la dotación del personal sea adecuada.

Una disminución importante en el pago de la hora extra va a provocar que las personas, en lugar de trabajar 8 ó 10 horas, lo hagan durante 16 horas, porque esto desestimula, desde un principio, salir con mayor número de trabajadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tal como se había solicitado, se va a votar si se aplaza el artículo 273.

(Se vota:)

__________10 en 11. Afirmativa.

Léase el artículo 274.

(Se lee:)

"Artículo 274.- El impuesto creado por el artículo 15 de la Ley N° 12.950, de 23 de noviembre de 1961, en la redacción dada por el artículo 196 de la Ley N° 15.903, de 10 de noviembre de 1987, gravará a los camiones, tractores con semirremolques, y remolques con una capacidad de carga superior a los 3.500 kilos.

No están gravados por el citado impuesto aquellos vehículos matriculados en el país, respecto de los cuales se acredite en forma fehaciente, que se ha hecho entrega de las chapas matrícula a los organismos municipales correspondientes, y ello por el período en que no estuvieron matriculados."

________En consideración.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Lo que plantean este artículo y el siguiente es de justicia tributaria con respecto a las unidades que circulan por nuestras carreteras. Como saben los señores Senadores, la relación de deterioro que se produce en una carretera depende de las cargas que circulan, llegando a elevarla a una cuarta potencia.

Hasta el momento la situación era discreta y empezaba a aplicarse el impuesto a los ejes cuando el vehículo pasaba a tener una carga de 5.000 kilos. Sin embargo, las unidades de carga que están entre 5.000 y 700 kilos --que son los automóviles-- no eran objeto de gravamen. Entendemos que dentro de ese concepto, es bastante racional que a aquellas unidades que están entre 3.500 y 5.000 kilos se las afecte con el gravamen correspondiente, dado que la relación entre 3.500 y 700 kilos da un factor cinco que, elevado a la cuarta

potencia, representa algo así como 625 veces mayor deterioro. Si tomamos algún rango de cargas un poco menor, estas unidades estarían provocando quince veces más deterioro que los vehículos no gravados pero que tienen los pesos más altos. O sea que la infraestructura se rompe entre 15 y 625 veces más con este tipo de unidades, a pesar de que no están sujetas a este tributo. Estamos excluyendo de esta categoría a las pequeñas unidades, de tal forma que muchos transportes que se realizan en camionetas siguirán sin pagar el impuesto.

Como expresé anteriormente esta disposición está vinculada con la siguiente, porque se refieren al mismo tema.

Con esto se aumenta la base tributaria y, si bien la recaudación de este impuesto no es demasiado significativa, de todas formas, entendemos que es justa.

SEÑOR GARGANO.- Me gustaría saber si el inciso segundo se refiere a aquellos vehículos que no circulan por carreteras o caminos, es decir, aquellos que no tienen matrícula y que se usan en el laboreo o en el área interna de los establecimientos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Se trata de las unidades que directamente no están funcionando. Por ejemplo, las que están intervenidas judicialmente o en reparación durante un tiempo muy prolongado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 274.

(Se vota:)

__________11 en 12. Afirmativa.

Inadvertidamente, la Mesa pasó por alto un artículo aditivo.

SEÑOR ASTORI.- Creo que hizo muy bien en pasar por alto esa disposición porque, de acuerdo con la metodología que tenemos, pienso que cometeríamos un error si empezáramos a considerar los artículos aditivos. No tengo nada contra éste en particular, pero creo que estaríamos alterando el procedimiento de trabajo, lo que podría traernos algún dolor de

cabeza.

Considero que debemos seguir votando el texto y dejar los aditivos y las postergaciones para otra instancia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que sucede, señor Senador, es que al margen de compartir su criterio, se trata de una situación especial. Este artículo aditivo figuraba en el texto enviado por el Poder Ejecutivo y fue suprimido en la Cámara de Representantes.

SEÑOR ASTORI.- Ya hemos tenido situaciones especiales similares a ésta y, seguramente, surgirán otras tantas. Es más; mis compañeros de sector y quien habla, hemos presentado --y lo seguiremos haciendo-- aditivos de textos que se han suprimido o modificado en la Cámara de Representantes. Entonces, si comenzamos a considerar ahora los aditivos, nos vamos a perder en un camino que nos puede ocasionar problemas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa recoge el planteo del señor Senador.

Pasamos ahora al artículo 280, dado que los anteriores han sido desglosados.

Léase el artículo 280.

(Se lee:)

"Artículo 280.- El Fondo de Inversiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas creado por el artículo 8° de la Ley N° 11.925, de 27 de marzo de 1953, y modificativos, se integrará con los siguientes recursos:

1) Con el porcentaje de IMESI sobre combustible y lubricantes establecido en el artículo 460 de la Ley N° 16.226, de 29 de octubre de 1991.

2) Con el producido de los peajes en rutas y puentes nacionales creados por los artículos 1° y siguientes de la Ley N° 13.297, de 3 de noviembre de 1964, y 18 de la Ley N° 13.637,

de 21 de diciembre de 1967, cuya administración y cobro no hayan sido entregados a empresas concesionarias de obra pública.

3) Con el impuesto a los ejes creado por el artículo 15 de la Ley N° 12.950, de 23 de noviembre de 1961, y modificativas.

4) Con el impuesto a las entradas brutas del servicio de ómnibus interdepartamentales y de turismo creados por el artículo 16 de la Ley N° 12.950, de 23 de noviembre de 1961, y modificativas.

5) Con el canon de riego y contribuciones establecidas en los artículos 167, 178 numeral 8° y concordantes del Decreto-Ley N° 14.859, de 15 de diciembre de 1978 (Código de Aguas).

6) Con los precios que obtenga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por concesiones o permisos para extracción de arena, canto rodado y otros materiales, en las costas del territorio nacional, bancos, cauces, álveos y riberas de los ríos, arroyos, lagos y lagunas de dominio público nacional.

7) Con las tarifas y precios por servicios portuarios prestados en los puertos administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

8) Con los ingresos por precios que obtenga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por concepto de venta de recaudos, planos, estudios, proyectos, publicaciones técnicas y por arrendamientos de bienes muebles o inmuebles y de fletes.

9) Con los ingresos que obtenga el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por el otorgamiento, administración, contralor o concesión

de obras o servicios públicos.

10) Con el producido de las multas recaudadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

11) Con la contribución de la Administración Nacional de Puertos creada por el artículo 18 de la Ley N° 12.950, de 23 de noviembre de 1961, excepto en los puertos en que ésta tenga a su cargo el mantenimiento.

12) Con los legados, donaciones y aportes aceptados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

13) Con el producido por la prestación de servicios técnicos.

14) Con cualquier otro recurso que se destine a la ejecución o mantenimiento de obras públicas constituido o que se constituya por disposición legal en favor del Ministerio de Transporte y Obras Públicas."

__________ En consideración.

SEÑOR GARGANO.- Recién he efectuado una primera lectura de esta disposición y observo una sola modificación, que es la que se hace en el numeral 11), donde se agrega "excepto en los puertos en que ésta tenga a su cargo el mantenimiento".

Solicitaría, pues, que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas explicara brevemente qué significa este agregado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Quiero señalar que esto, simplemente, es un texto ordenado de lo que representan los recursos del Fondo de Inversiones.

En relación con el tema en particular de la modificación, puedo decir que en este caso se refiere fundamentalmente al Puerto de Montevideo.

SEÑOR GARGANO.- Fue agregado en la Cámara de Representantes.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- Sobre este punto en particular, y tal vez para refrescar la memoria, debo decir que la contribución de la Administración Nacional de Puertos, establecida por la Ley N° 12.950, presenta algún cambio en la medida en que ésta se ocupa actualmente --es decir, que no lo hace el Ministerio de Transporte y Obras Públicas-- del mantenimiento de infraestructura de los canales de navegación. En tal sentido, el señor Ministro manifestó en la Cámara de Representantes que creía que podía modificarse el numeral 11) que figuraba en el Inciso correspondiente a dicha Cartera en el texto enviado por el Poder Ejecutivo, a los efectos de tomar en cuenta esta situación. Asimismo, sugirió que esos recursos no se volcaran a aquellos puertos en los cuales el trabajo estuviera a cargo de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Presidencia consulta, simplemente, si no sería más correcto que en lugar de "ésta" se expresara "dicha Administración", debido a que el vocablo "ésta" figura mucho después de "Administración Nacional de Puertos".

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el artículo 280 con la modificación propuesta.

(Se vota:)

____________ 12 en 12. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Léase el artículo 281.

(Se lee:)

"Artículo 281.- Sustitúyese la denominación del Programa 002 del Inciso 10, por la de 'Servicios para la Calificación, Contralor de Cumplimiento, Registración y Expedición de Información de Empresas Constructoras, de Trabajos y Servicios Complementarios y Consultoras de Obras Públicas'."

__________ En consideración

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

__________ 12 en 12. Afirmativa. UNANIMIDAD.

El artículo 282 ha sido desglosado.

Léase el artículo 283.

(Se lee:)

"**Artículo 283**.- A la Dirección Nacional de Arquitectura compete el estudio, proyecto, dirección superior, ejecución o, en su caso, contralor de la ejecución de las obras públicas de arquitectura realizadas por el Estado, persona pública mayor, cuando el monto de las obras exceda el tope fijado para la compra directa ampliada establecido en el artículo 41 del TOCAF.

A los respectivos órganos y organismos integrantes del Presupuesto Nacional corresponderá todo lo relacionado con la planificación y programación de las obras y elección del modo de ejecución, por administración directa o por contrato con terceros, de las obras de que se trate."

______________ En consideración.

SEÑOR GARGANO.- Hemos planteado un artículo sustitutivo que haremos llegar a la Mesa. Por lo tanto, solicitamos que este artículo sea aplazado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el aplazamiento del artículo 283.

(Se vota:)

____________ 12 en 12. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Queda aplazado el artículo 283.

Léase el artículo 284.

(Se lee:)

"**Artículo 284**.- Facúltase al Poder Ejecutivo para incorporar al régimen de dedicación total las funciones de Jefes de Puertos, en todos aquellos puertos administrados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, estableciendo para cada caso una compensación mensual que no podrá exceder del 60% (sesenta por ciento) de la retribución nominal del funcionario."

_____________ En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

_____________ 11 en 11. Afirmativa. UNANIMIDAD.

El artículo 285 ha sido desglosado.

Léase el artículo 286.

(Se lee:)

"Artículo 286.- Decláranse comprendidos en las excepciones previstas por el artículo 23 de la Ley N° 16.226, de 29 de octubre de 1991, a los integrantes de misiones oficiales a que alude el Decreto 227/995, de 23 de junio de 1995, cuando por motivos fundados sea imposible cumplir los plazos reglamentarios para la aprobación de los mismos."

___________En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

___________ 11 en 11. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Léase el artículo 287.

(Se lee:)

"Artículo 287.- Facúltase al Poder Ejecutivo a fijar anualmente el valor de una tasa de hasta 2,5 o/oo (dos con cinco por mil) sobre el valor CIF de las mercaderías importadas con destino a la Administración Nacional de los Servicios de Estiba y de hasta el 2,5 o/oo (dos con cinco por mil) con destino a obras de infraestructura de la Administración Nacional de Puertos, fundamentalmente para la recuperación o ampliación de espacios para la operativa portuaria y de hasta el 5 o/oo (cinco por mil) para el Ministerio de Economía y Finanzas.

La tasa referida en primer término se reducirá anualmente, hasta su eliminación, en la medida en que se vayan cancelando las obligaciones establecidas en el artículo 39

de la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992.

Exonérase de dicho tributo a las mercaderías transportadas en buques de bandera nacional.

Derógase el artículo 498 de la Ley N° 16.320, de 1° de noviembre de 1992."
__________En consideración.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Entendemos que el artículo aprobado por la Cámara de Representantes no refleja lo que el Poder Ejecutivo planteó e, inclusive, tiene algunos errores. En la primera parte, dice: "Facúltase al Poder Ejecutivo a fijar anualmente el valor de una tasa de hasta 2,5 o/oo (dos con cinco por mil)". Tal como figura el texto, esta tasa se estaría agregando a la actual.

SEÑOR COURIEL.- ¿En cuánto está la tasa actual?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Voy a hacer una introducción al tema. Había dos tasas: una del 2,5 o/oo con destino a ANSE y otra del 5 o/oo destinada al Ministerio de Economía y Finanzas, para recuperar lo que tiene que ver con el proceso de transformación de ANSE. Hoy en día, ANSE tiene una determinada función y parece razonable que esa tasa --que es la que soporta el Presupuesto de ANSE-- sea compatible y equivalente a lo que ella requiere. Por lo tanto, plantemos que la tasa del 2,5 o/oo pueda reducirse si, eventualmente, disminuyen sus requerimientos presupuestales. De esta forma, se desgravaría a las mercaderías. Por otra parte, la tasa del 5 o/oo es para el otro objetivo mencionado, pero también tiene un término. En la medida en que se amortice el aporte del Ministerio de Economía y Finanzas, parece razonable que se vaya disminuyendo la tasa.
Asimismo, nosotros hicimos un estudio y consideramos que hoy en día, la tasa del 2,5 o/oo es excesiva para lo que es el Presupuesto de ANSE. Sin embargo, como se plantearon una serie de diferencias, propusimos que se mantuviera la tasa del 2,5 o/oo, facultando al Poder Ejecutivo a que la redujera, cuando sea posible. Con la redacción actual, se estaría agregando una tasa a la ya existente. Además, se aplica sobre el valor CIF de las mercaderías importadas --eso sería sobre

todas las importaciones-- cuando, en realidad, estaba previsto para aquellas que pasaran por el Puerto de Montevideo. Por lo tanto, allí hay otro problema con la redacción aprobada por la Cámara de Representantes.

En el segundo párrafo, donde habla sobre la tasa referida en primer término --o sea la del 2,5 o/oo-- se dice: "se reducirá anualmente, hasta su eliminación, en la medida en que se vayan cancelando las obligaciones establecidas en el artículo 39 de la Ley N° 16.246, de 8 de abril de 1992." En realidad, no tendría que referirse a la tasa del 2,5 o/oo, sino a la del 5 o/oo.

Por último, se dice: "Exonérase de dicho tributo a las mercaderías transportadas en buques de bandera nacional." Con respecto a esto, pregunto cuál es el tributo a que se hace referencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recuerdo que quedan tres minutos para que lleguemos a la hora de finalización de la sesión, por lo que sería necesario prorrogar el plazo.

SEÑOR ASTORI.- Solicito que se prorrogue la hora de finalización de la sesión, hasta terminar con este Inciso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota:)

__________10 en 11. Afirmativa.

SEÑOR CAIRO.- También surge otro 2,5 o/oo que, aparentemente, estaría destinado a la infraestructura nacional de puertos y que no estaba en el proyecto original, que también gravaría a la mercadería importada por cualquier vía.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Efectivamente, en la redacción aprobada por la Cámara de Representantes se hace esa incorporación.

En virtud de todos esos elementos, en el Mensaje Complementario, enviamos una nueva redacción de este artícu-

lo. De todas formas, aquí tenemos el repartido para que todos los señores Senadores lo puedan analizar.

SEÑOR PRESIDENTE.- De cualquier manera, pienso que habría que aplazarlo.

SEÑOR ASTORI.- Estoy de acuerdo con el aplazamiento, pero en virtud de que vamos a recibir un nuevo texto, deseo hacer un par de comentarios que creo pueden contribuir cuando lo analicemos en una segunda instancia.

En primer lugar, considero que la redacción propuesta por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con las explicaciones del señor Ministro, es absolutamente más clara que la que aprobó la Cámara de Representantes. De todas formas, creo que hay que hacer una mejora en el texto. Cuando en el segundo inciso se habla de la tasa de referencia, no queda claro --y habría que aclararlo-- que se refiere a la del 5 o/oo, según lo que entendí al señor Ministro. Habría que señalar, por ejemplo, que se trata de la tasa mencionada en último término en el inciso precedente.

Por otra parte, no advertí que el señor Ministro hablara de un tema que creo es de fondo. La Cámara de Representantes está proponiendo la exoneración del tributo a las mercaderías transportadas en buque de bandera nacional. Esa es una diferencia entre el proyecto sancionado por la Cámara de Representantes y el del Poder Ejecutivo, y me gustaría que el señor Ministro diera su opinión al respecto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Nosotros no lo habíamos incorporado y no compartimos lo que la Cámara de Representantes adicionó en su momento. Además, lo que menos compartimos es que no sabemos a qué tributo hace referencia.

SEÑOR ASTORI.- En todo caso, ¿el Ministerio se opone a que se exonere de este tributo, cualquiera fuere, a las mercaderías transportadas en buques de bandera nacional.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- No parecería que hubiera razones para exonerar a los buques de bandera nacional del pago o del reembolso al Ministerio de Economía

y Finanzas el aporte que hizo a la estiba. No vemos otra razón más que la de ayudar a desgravar los buques de bandera nacional.

SEÑOR ASTORI.- En todo caso, el tributo siempre recae sobre la mercadería importada.

SEÑOR COURIEL.- Como se sabe, las mercaderías importadas tienen aranceles que en este caso son tasas. Si la mercadería viene del MERCOSUR, esos aranceles tienen determinadas características y si viene de otros lados, las características son otras. Reitero que aquí no se habla de aranceles, que son impuestos, sino de tasas.

Quisiera saber si esto afecta o no las relaciones con el MERCOSUR. Concretamente me refiero a las resoluciones que se han tomado en materia de gravar importaciones con respecto al MERCOSUR.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- No lo afecta, desde el momento en que no son tasas.

Con relación a lo que decía el señor Senador Astori, estimamos que la redacción original del Poder Ejecutivo no era clara, inclusive, tenía algún pequeño defecto. Por eso se trató de hacer una nueva totalmente clara.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el aplazamiento del artículo 287.

(Se vota:)

____________11 en 11. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Léase el artículo 288.

(Se lee:)

"<u>Artículo 288</u>.- Limítanse, en el Plan de Inversiones, los Rubros 0, 1 y 7 de los Programas 001 a 009 Ejercicio 1996, al 95% (noventa y cinco por ciento) del monto devengado hasta el 30 de junio de 1995 anualizado, correspondiente a los pagos realizados al amparo del artículo 362 de la Ley

N° 15.809, de 8 de abril de 1986, así como del personal contratado. El referido monto se abatirá en un 5% (cinco por ciento) en cada ejercicio siguiente."

——————En consideración.

SEÑORA ARISMENDI.- Se trata de un artículo, como los que hoy mencionábamos, que está vinculado al Plan de Inversiones. Por otro lado, por el artículo 362 de la Ley N° 15.809, afecta --en la medida en que no sabemos cuál va a ser el Plan de Inversiones y tiene que ver con porcentajes vinculados a esto-- al personal contratado, las horas extras, los trabajos extraordinarios de los funcionarios cuando las circunstancias lo exijan, etcétera.

Por lo tanto, nos parece que éste entra dentro de los artículos que, independientemente del debate o explicaciones que se puedan dar, nosotros querríamos estudiar en función del Plan de Inversiones. Por éso, sugeriría que se aplazara.

SEÑOR GARGANO.- Solicito que antes de procederse al aplazamiento, se nos haga algún comentario al respecto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Con relación a este artículo, lo que se plantea es una conducta en lo que corresponde a la administración , sobre todo, del personal del Ministerio.

Todos conocen las situaciones que hemos vivido, justamente, por carecer de una norma que regule este aspecto. Por lo tanto, consideramos que es una autolimitación que se impone el Poder Ejecutivo para mantener lo que es la plantilla actual con el tradicional y normal retiro de los funcionarios, más las iniciativas que están incorporadas dentro de este programa, vinculadas tanto a la cooperativización de determinadas áreas como a los programas de incentivo de retiro.

Estimamos que esto, tal como está redactado, es compatible con lo que el Ministerio requiere y con lo que hoy en día es la plantilla de la Cartera. Estamos tratando de que no se dé la situación de volver a tener incorporacio-

nes importantes en la plantilla referida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar el aplazamiento del artículo 288.

(Se vota:)

__________12 en 12. Afirmativa.UNANIMIDAD.

El artículo 289 está desglosado, por lo que tendríamos que pasar al siguiente.

Léanse los artículos 290, 291 y 292.

(Se leen:)

"Artículo 290.- Derógase el artículo 1° del Decreto-Ley N° 14.961, de 16 de setiembre de 1979.

Artículo 291.- Cométese al Poder Ejecutivo la realización de un estudio de factibilidad con miras a la culminación, puesta en marcha y aprovechamiento de la represa existente sobre el arroyo Chingolo, afluente del río Queguay.

Artículo 292.- A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, destínanse los inmuebles referidos en el artículo 2° del Decreto-Ley N° 14.961, de 16 de noviembre de 1979."

__________En consideración.

SEÑOR FERNANDEZ FAINGOLD.- El artículo 290 es un aditivo que incorporó la Cámara de Representantes; por ello nos gustaría conocer la opinión del señor Ministro sobre esta norma y las siguientes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Estos tres artículos son iniciativa de la Cámara de Representantes y tienden a reestudiar la situación de un sistema originalmente de riego en el Río Queguay, en lo que se llama Represa del Arroyo Chingolo. No tenemos inconvenientes en hacer una revisión del proyecto Chingolo, analizando su viabilidad que,

en definitiva, es lo que se está planteando.

La Represa Chingolo forma parte del Plan Berreta de 1944. Es decir que se trata de un proyecto que tiene unos cincuenta años de existencia, en el que casi no hubo uso del recurso en la magnitud que se había previsto.

El artículo 292 se refiere a la transferencia de dominio de los predios afectados, el 291 a la realización de un estudio de factibilidad, mientras que el 290 deroga el desestimiento de hacer la obra.

SEÑOR GARGANO.- Conozco la obra, se inauguró en 1955 y puedo decir que es importante --por lo que pienso que está muy bien lo que se está planteando-- y está muy cercana a la capital departamental de Paysandú. Asimismo, tiene mucho que ver con el especial desarrollo de la citricultura, fruticultura y horticultura.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Senadores están de acuerdo, la Mesa sugeriría votar los tres artículos juntos.

Se van a votar los artículos 290, 291 y 292.

(Se votan:)

________12 en 12. Afirmativa. UNANIMIDAD.

Ahora habría que considerar un aditivo propuesto.

SEÑOR ASTORI.- No voy a hacer cuestión, pero reitero que mi propuesta sobre el criterio a seguir es que en este primer análisis no votemos aditivos en ningún Inciso. De otra forma, podríamos alterar criterios que después podrían aparejar consecuencias negativas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Correcto, señor Senador. La Mesa tiene un antecedente con respecto a esto, pero no va a cuestionar lo observado por el señor Senador Astori.

SEÑOR HIERRO LOPEZ.- Recuerdo a los compañeros de las distintas bancadas que hemos solicitado que, de ser viable, el día lunes nos traigan la posición de cada una sobre la

posibilidad de efectuar un acuerdo político con el fin de adelantar la fecha de terminación de nuestras tareas.

Se me informa por Secretaría que habrá un calendario alternativo pronto y, en ese sentido, creo que sería conveniente que, tras hacer las consultas, nos den una respuesta definitiva.

SEÑORA ARISMENDI.- Acerca de lo que propone el señor Senador Hierro López, quisiera saber cuándo se va a disponer del Mensaje Complementario para estudiarlo. Si se hacen muchas modificaciones, necesitaremos más tiempo; en cambio, si son pocas, podríamos trabajar más intensamente y terminar antes. Más allá del plazo reglamentario, desearía que se me informe cuándo tendremos dicho Mensaje en nuestras manos.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Mensaje Complementario entra oficialmente el martes al Senado, pero como seguramente va a llegar --a más tardar-- el domingo por la noche, buscaremos la manera de adelantar su repartido.

Agradecemos al señor Ministro y a sus asesores la valiosa información que han proporcionado a la Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.- Quiero agradecer a los señores Senadores esta jornada de trabajo en un día sábado.

Asimismo, deseaba señalar que hay dos puntos de este proyecto que, si bien no están ubicados dentro del Inciso que nos corresponde, involucran a nuestra Cartera. Tal es el caso de los topes de inversión que figuran en el artículo 72 y del Inciso 24. Me gustaría saber cuál es la mecánica que se va a seguir en cuanto a estos temas; si ya se ha considerado el artículo 72 y cómo se va a analizar el Inciso 24.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión no ha establecido todavía el momento en que se va a tratar el Inciso 24 "Diversos créditos", pero tomaremos la precaución de comunicarnos con su Cartera, cuando hayamos concretado el régimen a seguir.

SEÑOR COURIEL.- Me parece necesario conocer la opinión del

Ministerio con respecto a los topes de inversión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 13 y 13 minutos.)